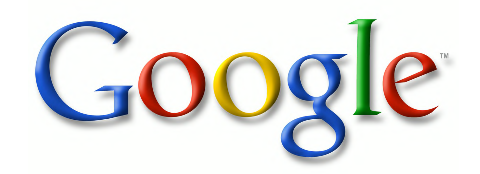
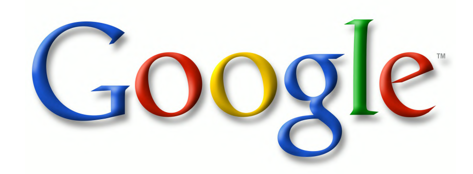
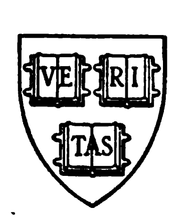



Google


89
9508


VE
RI
TAS



Feb 1

42

FRONTERAS DE LORETO

CONFERENCIA PUBLICA DADA EN LA NOCHE DEL 27 DE DICIEMBRE DE 1902

POR

Manuel Pablo Villanueva

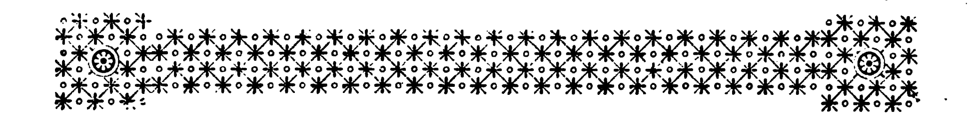
Socio Corresponsal en Iquitos
y Miembro Fundador del Centro Geográfico Loretano



LIMA

Imprenta y Librería de San Pedro
Calle de San Pedro N. 96
1902

3/7/35



Fronteras de Loreto

Excmo. Señor:

Señor Presidente de la Sociedad:

Señores:

FUNDADO temor me asalta, al ascender á esta por muchos títulos tribuna ilustre, que, no conformándose mi corta capacidad intelectual con la gran voluntad de mi ánimo, no acierte á interesar debidamente vuestra ilustrada atención, y que el tema que he escogido para la presente conferencia, sirva tan sólo para poner de manifiesto mi insuficiencia en tan importante materia y la osadía con que me atrevo á congregaros en este recinto de la ciencia geográfica.

Yo no soy sino un oscuro y modesto colaborador de la distinguida corporación que tan alto ha sabido colocar el nombre del Perú en el mundo científico, y al presentarme en el seno de élla y al solicitar vuestra concurrencia á este notable acto; he querido no más que corresponder, de algún modo, al inmerecido favor que me dispensara aquélla, haciéndome su socio corresponsal en Loreto.

Honra señalada recibo con la presencia del integérrimo ciudadano Presidente de la República, la del digno personal que compar-

te con él las árduas labores de la Administración, y la del brillante concurso que aquí veo reunido. Puedo aseguraros, señores, que me conmueve esta solemnidad y que jamás olvidaré el momento dichoso en que pude, delante de tan selecto auditorio, decir algo respecto de la situación actual de nuestras fronteras septentrional y oriental y de las medidas que urge adoptemos para prevenir nuevas usurpaciones y desarrollar é incrementar esos territorios.

Doy, pues, señores, con vuestro permiso, comienzo á mi disertación, y os ruego disimuléis las incorrecciones que notareis, en gracia al sano propósito que me ha guiado al emprender una obra indudablemente superior á mis fuerzas.

Vías de comunicación

Loreto necesita urgentemente, por la gran extensión de su territorio, tres caminos á la costa: uno por el Norte, otro por el Centro y otro por el Sur; ó lo que es lo mismo: uno por Huancabamba ó Lambayeque al Pongo de Manseriche; otro por el Pichis ó el Mairo al Pachitea, y otro por el Perené al Alto Ucayali.

Vía Sur

La expedición llevada á cabo á principios de 1900, en los ríos Apurímac, Ene y Tambo, por el coronel don Pedro Portillo, ha despertado, como era natural, la atención pública sobre esas poco conocidas montañas, de las que se tenía algunas noticias por la relación de Samanez, quien las recorrió detenidamente en 1883—84.

También Fiscarrald expedicionó por los ríos citados, sosteniendo diversos encuentros con los indios Campas que habitan sus márgenes; y, á su parecer, no sería difícil implantar la navegación hasta la hacienda de Vista Hermosa, á orillas del Apurímac.

Según el señor Portillo, el Bajo Apurímac podría navegarse en lanchas como la "Pizarro" en los meses de abril á diciembre. En los otros meses, que son de llena, el rio arrastra inmensas palizadas, las que pueden oponer serios obstáculos á la navegación.

Cuanto al Ené, explorado por Gastelú y Samanez, es navegable por lanchas apropiadas en todo su curso de 115 millas. Su mayor corriente es de 3 millas y media.

El Perené tiene en su desembocadura un caudal equivalente á la mitad de las aguas del Ené. Su posición astronómica es 11° 9' lat. S. y 74° 18' lóng. O. de París.

Sorprende que se afirme que porque el ingeniero Wertheman navegó el Perené en balsas, no se puede deducir nada definitivo respecto de las condiciones de este río, de modo que los sondajes y estudios de ese atrevido explorador, nada valen ni significan; en cuanto al Tambo, es sabido que el fracaso del almirante Tucker provino de que su embarcación era de ruedas, completamente inaparente para vencer las correntadas de ese río.

El camino del Perené satisfaría las necesidades del Sur de Loreto, poniendo en explotación las riquezas de los ríos Perené, Pangoa, Ené, Tambo, Alto Ucayali, Urubamba, Purús y Manu. Con él se implantaría nuestra soberanía en el Madre de Dios y Purús, hoy comprometida por los injustificados avances de bolivianos y brasileros.

Es verdad que esta ruta está infestada de chunchos, acostumbrados por la impunidad á cometer toda clase de fechorías. Lo más fuerte de esta chunchada está desde Yurinaqui para abajo, sobre todo desde las Cascadas á la confluencia del Tambo con el Urubamba. Pero ya pasó la época en que el nombre de los campas ponía pavor en el ánimo de los más esforzados viajeros, pues una larga experiencia nos dice que los indios no son temibles sino cuando les damos motivo para devolvernos el mal que les hemos hecho. De otro modo, son, por el contrario, utilísimos auxiliares.

Navegando el Urubamba se puede atravesar por el varadero de Mishahua al Manú y Madre de Dios, y por el varadero del Shepahua al Purús. Todos los caucheros peruanos que actualmente existen en esos ríos, darían salida á sus productos é introducirían sus mercaderías por aguas peruanas, aumentando cuantiosamente los ingresos aduaneros de Loreto y dando vida á sus poblaciones; nó, como sucede en la actualidad, que el que aprovecha de las riquezas de nuestro suelo y de la actividad de nuestros industriales, es el Estado

brasilero de Amazonas, que cada día va avanzando en sus conquistas territoriales con la organización de nuevas Prefecturas. A este respecto es preciso que abrigue el Gobierno el convencimiento de que dinero que se emplee en un fin distinto de la apertura de caminos indispensables para nacionalizar lo que de derecho nos pertenece, será irremisiblemente perdido.

De Lima al pié de las cascadas de Otica, en el río Tambo, desde donde este río es navegable todo el año por lanchas de tres piés de calado, se puede ir cómodamente, en ocho días, en esta forma:

De Lima á la Oroya, en tren........................	1 día
De la Oroya á Acobamba pasando por Tarma, á caballo..	1 „
De Acobamba á San Ramón, id..................................	1 „
De San Ramón á la Peruvian, id..................................	1 „
De la Peruvian á las cascadas del Perené, id...	2 „
Del Perené á Otica..	2 „
Son...	8 días.

De Otica á Iquitos cualquier lancha de mediano andar gasta sólo cinco ó seis días; de modo que, de la capital de la República, se puede ir á nuestro gran puerto oriental en solo catorce ó quinc días de viaje cómodo.

Este trayecto aún podría reducirse algo, si, desde Otica, cortando diagonalmente la montaña, fuese el camino á buscar la margen derecha del Unini, afluente del Alto Ucayali, á donde, sin riesgo alguno, llegan todo el año lanchas de cuatro y cinco piés de calado.

Con el camino del Perené, y mejor con un ferrocarril llevado hasta el Tambo, estaría por siempre asegurado nuestro dominio en las zonas del Purús, Acre, Juruá y Madre de Dios, á cuya posesión hállase estrechamente vinculado el porvenir y ventura de la patria; pues, en cualquier emergencia, podríamos trasportar tropas á las zonas mencionadas, sin mayores dificultades. De otro modo, siempre será precario el ejercicio de nuestra soberanía en esos territorios, sobre los que no puede la autoridad superior de Iquitos hacer sentir su saludable influencia de una manera eficaz y con la rapidez que podrían exigir mañana los acontecimientos.

El día que nuestros hombres públicos, los partidos que se disputan el poder y la nación toda, aprecien debidamente lo que para el porvenir económico de la República significa no estar en posesión de todo el territorio oriental que nos pertenece, ese día se levantará un clamor unánime porque se construya el ferrocarril al Alto Ucayali, que, prolongado por el Inuya hasta la boca del Santa Rosa, en el Alto Purús, nos hará grandes en Sud América.

Vía central

Dos son los caminos que se disputan por el Centro el favor del público: uno es el del Pichis—ya hace tiempo concluido y sobre el que se ha escrito contradictoriamente por cuantos por él han pasado y también por los que sólo lo conocen en el plano—y otro, el del Mayro, que hoy se lleva á cabo accediendo á los deseos de los hijos del departamento de Huánuco.

Me declaro abiertamente á favor del primero, á pesar de reconocer que, en cierto modo, la vía de Huánuco al Mayro, cuenta con relativas facilidades de que aquel carece.

El camino del Pichis satisfizo una necesidad nacional hondamente sentida, y ha prestado y presta aún positivos servicios al país.

Su conservación no debe descuidarse y hay que hacer el sacrificio de su sostenimiento por el Estado, hasta tanto no se cuente con otros caminos mucho más ventajosos, ó se logre, con el establecimiento de colonos en lugares adecuados, que el camino subsista por el impulso y tráfico comercial desarrollado en esas espléndidas montañas.

El camino que nos ocupa, para seguir prestando al Gobierno y á los particulares los servicios que hay derecho á esperar de él, no requiere el empleo de grandes sumas y el lujo de numerosos empleados. Basta unas cuantas cuadrillas de peones para tenerlo siempre limpio; así como con cinco tambos bien distribuidos en los 200 kilómetros que hay de San Luis á Puerto Jessup, tendrá un viajero lo necesario para no interrumpir su viaje.

En Jessup debe existir una estación de canoas, á fin de ahorrarse

el ir por la malísima trocha que pone aquel punto en comunicación con Puerto Bermúdez, y evitar ser víctima de la rapacidad del tambero allí establecido, que abusa indignamente de la situación. Aunque más largo que el camino del Mayro, el del Pichis tiene la gran ventaja de no presentar cuesta alguna, siendo todo uniforme, lo que impide que el viajero experimente grandes fatigas.

Hoy por hoy, el camino del Pichis se recorrre perfectamente en diez días desde Lima hasta Puerto Jessup. De aquí hay dos días hasta Puerto Victoria en canoa y seis más á Iquitos en lancha; total diez y ocho días útiles.

*
* *

El camino del Mayro, que acabo de traficar, no está aún en condiciones de competir con el del Pichis, y pienso que no lo estará si no se varia el trazo actual y se le lleva más directamente al Palcazu.

De Huánuco parten, como es sabido, dos caminos á la colonia alemana del Pozuzo, uno por las alturas, atravesando Panao y Chaglla, con cuestas terribles que cansan horriblemente, y otro que llaman de la Quebrada, más corto que aquel y menos pesado y que remata en Cormilla, punto donde se junta con el que viene de Panao.

Aunque con relativa abundancia de recursos naturales, este camino se hace en extremo pesado al viajero, quien debe subir la empinada cuesta del Portachuelo, para descender luego á Sarria, López y Cushi, desde donde empieza á presentarse la exuberante vegetación tropical.

Ya en la colonia del Pozuzo, se tropieza con grandes dificultades para movilizarse por falta de bestias ó en su defecto de cargueros. Actualmente se puede ir á caballo hasta Angeles, torrente impetuoso que se echa en el Cascajo (río Mayro) á unos 25 kilómetros de la colonia y al otro lado del Mirador, punto el más alto (más de seis mil piés) de la cadena de cerros que separan el Pozuzo del Mayro, y hasta donde se ha limpiado y arreglado un poco el camino.

El paso del Cascajo en la época de lluvias, constituye un serio inconveniente para la libre comunicación con el Palcazu, pues hay necesidad de vadear el río más de veinte veces con el agua á la cintura, y sitio hay, en que no siendo posible efectuar el paso, por la

fuerza de la corriente, es preciso encaramarse por una peña que cae á pico sobre el río, con gran exposición de la vida.

Después de este mal paso, se desciende á las pampas de Chamayro, á Huito-Yacu y por último á Puerto Mayro en la desembocadura de este río, lugares todos inapropiados para camino por hallarse sujetos á inundaciones.

En resumen, en la vía del Mayro se emplea 17 días en esta forma:

De Lima á la Oroya, tren	1 día
De la Oroya al Cerro, caballo	2 ,,
Del Cerro á Huánuco, id.	2 ,,
De Huánuco al Pozuzo, id.	3 ,,
Del Pozuzo al Mayro, pié	2 ,,
La bajada del Palcazu hasta Puerto Victoria, en canoa	1 ,,
De Victoria á Iquitos. en lancha	6 ,,
Son	17 días

Los inconvenientes del camino nada significan, puesto que, precisamente, se está trabajando por mejorar esta ruta. Lo que no podrá mejorar el ingeniero encargado de los trabajos, es la pésima condición del río Palcazu, que tantos peligros reales ofrece al que imprudentemente se aventura en sus ondas turbulentas. Muchos y muy repetidos son los naufragios de balsas y canoas y no pocas las víctimas que han pagado cara su temeridad. Yo he surcado el Palcazu en canoa en la época de mayor vaciante—agosto y setiembre—y sinceramente declaro que la navegación ofrece inconvenientes de monta que no he hallado en otros ríos, el Pichis y el Pachitea, inclusives.

Un viaje hecho en tales condiciones, en que el viajero está á cada instante expuesto á perderlo todo, no es posible efectuarlo sino por motivos muy poderosos, que obliguen á desafiar el peligro.

Si esto sucede tratándose de embarcaciones menores, en lanchas los riesgos son, si se quiere, mayores, por corto que sea el calado de ella, como la lancha *Pizarro*, por ejemplo, la que es dudoso que cuente con agua suficiente en todo el canal en los meses á que me refiero.

Si el camino que llaman del Mayro, en vez de terminar en la boca de esta quebrada, siguiera á Puerto Victoria atravesando la cade-

na de San Matías,—en todo unas seis leguas más, por terreno alto—entonces poco dejaría que desear y tendría positiva ventaja sobre el del Pichis, que sólo vive del favor oficial.

Se podría también llevarlo más directamente de Angeles á la boca del río Lagarto, y atravesando el Palcazú, ir á terminar en Victoria, lugar á donde ha tiempo que debía haberse trasladado la comisaría de Puerto Bermúdez, por ser el punto céntrico al que convergen las rutas del Pichis y del Palcazú, y á donde pueden llegar todo el año lanchas de dos piés de calado y de máquina *ad hoc*, para vencer las grandes correntadas del Pachitea.

En rigor, el camino más corto para ir de Lima á Iquitos por la vía central, sería el que pasara por Ninacaca y Huancabamba, dejando á un lado las ciudades de Cerro de Pasco y Huánuco, yendo derecho á encontrar el Pachitea.

Siendo ya un hecho la prolongación del ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, cabe desear que éste se lleve á cabo hasta Huánuco, con lo que se tendría al Pachitea á sólo seis días de esta capital, y estaría por tanto resuelto el problema de la comunicación pronta con uno de los ríos navegables de la región oriental.

Vía Norte

Objeto de séria atención y de estudio detenido por los hombres que se interesan por el porvenir y bienestar de la República, ha sido hace tiempo y lo es ahora mismo, la construcción de un camino que comunique el norte del país con un punto en que el Marañón sea fácilmente navegable por embarcaciones mayores á vapor.

Largo sería rememorar las diferentes expediciones llevadas á cabo con tan patriótico fin. Fijaré solamente mi atención en las dos recientemente efectuadas: por el actual prefecto de Loreto coronel Portillo una, y por el señor Mesones Muro otra.

El señor Portillo está actualmente empeñado en la apertura de un camino que partiendo de Puerto Meléndez, situado en la margen derecha del Marañón, al pie del Pongo de Manseriche, vaya en busca de las cabeceras del río Nieva, para descender luego á Nazareth,

importante fundo del señor Amadeo Burga, situado en la desembocadura del río Chiriyacu ó Chuchungas, y de donde parten los caminos que ponen en comunicación ese punto con Chachapoyas, por Bagna; Cajamarca, por Jaén; y Piura, por Huancabamba.

Concluído que sea este camino, el viaje desde Lima se puede hacer como sigue:

De Lima á Piura	3	días
De Piura á Huancabamba	5	,,
De Huancabamba á Nazareth	6	,,
De Nazareth á Meléndez	3	,,
De Meléndez á Iquitos	3	,,
Total	20	,,

Por la exploración del coronel Portillo y la de los telegrafistas enviados de esta capital, se viene en conocimiento:

1º—Que de Iquitos al Pongo se emplean, sin obstáculo alguno, sólo 6 días, en lanchas de 5 pies de calado.

2º—Que por el camino que está construyendo el señor Benavidez, de Meléndez, á la entrada del Pongo, frente á Borja y á la orilla derecha del río Marañón, se llegará á Nazareth sólo en tres días. Que de Nazareth, componiendo los caminos, se llegará en 6 días á Huancabamba y que, no habiendo de este punto á Paita sino 5 días, un individuo que salga de Iquitos se pondrá en Paita en 20 días.

3º—Que una línea telegráfica, que con facilidad se puede hacer del Pongo á Huancabamba, donde ya existe, comunicaría Lima con Iquitos en 48 horas, que fué el tiempo que empleó la expedición del coronel Portillo de regreso de Meléndez á dicho puerto en la *Cahuapanas*.

4º—Que los salvajes aguarunas que habitan el Marañón y sus afluentes, son indios que ya tienen roce con la gente civilizada y que con facilidad se pueden utilizar para el trabajo; que los huambisas, habitantes de las riberas del Santiago, Morona y Pastaza, se han retirado muy adentro, tanto por las persecuciones que ha hecho sobre ellos el señor Ramírez, en castigo del asalto y asesinato de su hermano y 20 personas más, en su hacienda "Barranca", en 1897, como porque los aguarunas los persiguen de muerte.

5º—Que en las orillas de los ríos nombrados, abunda el jebe fino.

6º—Que los lavaderos de oro y minas de carbón de piedra, cal y yeso, existen en abundancia.

7º—Que el temperamento es muy sano y templado.

8º—Que abierto el camino é instalado el telégrafo, serían ambos el precursor de un ferrocarril, con el que se pondría en comunicación el departamento de Loreto y la costa con el Atlántico.

9º—Que todos esos ríos, así como las *cochas*, son muy abundantes en pesca, y sus bosques contienen caza mayor y menor.

10º—Que existen inmensos llanos propios para el establecimiento de colonos; y

11º—Que este camino pondrá en comunicación fácil á Iquitos con los departamentos de Amazonas, Cajamarca y Piura.

Construído el ferrocarril por esa ruta, puede reducirse este tiempo en 8 días, de modo que el viaje desde Lima á Iquitos podría efectuarse en 12 ó 14 días máximum.

Se concibe perfectamente la gran revolución que la vía de Piura operaría en Iquitos, no solo en el servicio administrativo que reclama urgentemente la comunicación pronta con el Gobierno, sino también por la introducción en ese mercado de los productos de nuestra costa, importados hoy en su totalidad del extranjero.

Aún más, vemos día á día el comportamiento del Brasil, que vá apoderándose de una gran parte del Departamento de Loreto prevalido de su situación, pues le bastaría cerrarnos el Amazonas, como ha hecho recientemente con Bolivia, para crearnos serios conflictos.

El señor Alberto Raygada, enviado á principios de este año para hacer los estudios necesarios en la implantación del telégrafo entre Huancabamba y el Pongo de Manseriche, asegura que esta obra no ofrece grandes dificultades para su realización, que el gasto no excederá de soles 150,000, y que el simple paso de la linea por la montaña, calculando en 500 metros diarios el trabajo que se haga con 25 hombres, dejará una trocha superior, en sus cuatro quintas partes, á muchos senderos que en ciertos lugares ostentan el pomposo título de camino de herradura.

Este caballero, que ha recorrido el camino de Huancabamba á

Tutumberos, de aquí á Bellavista y de este pueblo á Nazareth por la margen derecha del Marañón, considera preferible esta ruta á la recomendada por el señor Mesones Muro y de que hablaré en seguida, por ser la cordillera más baja y estar en gran parte abierta.

Actualmente el señor Raygada se halla verificando los trabajos preliminares en la sección de Manseriche al Nieva, para lo cual cuenta el Estado con abundante material desde la época en que el doctor Joaquín Capelo ejerció la Delegación del Supremo Gobierno en Loreto.

El camino de Meléndez á Huancabamba, con su linea telegráfica, sería el precursor de un ferrocarril, obra importantísima que el Gobierno debe realizar sin omitir esfuerzo. Esto no es un problema irresoluble: garantizando el interés del capital que se invierta, de seguro que no faltarían empresas que se comprometieran á llevarlo á cabo.

Las cosas entonces serían otras: Loreto ya no tendría sobre sí la amenaza de morir por consunción en caso de un conflicto, al cerrársele el Amazonas, pues quedaría unido con la costa del Pacífico, y, siendo dueño de las cabeceras de los ríos en disputa con las Repúblicas del Brasil y de Bolivia, podría defender y hacer respetar los derechos de la Nación.

El movimiento de importación y exportación se verificaría por la vía rápida del ferrocarril, y casi no se sentiría el peso de la hostilidad que llegara á ejercitarse.

Las consideraciones precedentes adquieren mayor fuerza tratándose de nuestra vecina del Norte, la República del Ecuador, que, con un tesón digno de mejor causa, viene desde tiempo inmemorial disputándonos el dominio de los afluentes setentrionales del Marañón.

Nada significan las dificultades con que tropiece la realización de este grandioso proyecto, ante el vasto y brillante horizonte que se abre á nuestra patria. Todo debe ceder á nuestro esfuerzo para ir en busca del Atlántico, cuyas ondas, puede decirse, baten la cadena oriental de los Andes, pues todos los afluentes navegables del Amazonas, deben, fundadamente, considerarse como prolongación del mismo océano.

Razones, pues, de orden político y económico, razones de alta conveniencia nacional, aconsejan la más pronta construcción del camino al Pongo de Manseriche ya iniciado, así como que el Gobierno, prosiguiendo la meritoria obra que tantos bienes habrá de producir más tarde, de dedicar atención preferente á cuanto se refiere al oriente de la República, pida propuestas para la construcción del ferrocarril á Iquitos, que será el abrazo de acero con que sujetaremos estrechamente esos territorios, que encierran, á no dudarlo, el germen de la grandiosa transformación reservada por la Providencia á nuestra patria.

La via recorrida por el señor Mesones Muro y los ingenieros señores Brunnig y Habich, mediante el decidido apoyo del entusiasta caballero señor Carlos Velarde Canseco, ex-Prefecto de Lambayeque, y de la digna sociedad chiclayana, despertó desde el primer momento el interés debido, no solo en el Departamento de Lambayeque, sino en todos los que resultarían favorecidos de comprobarse que la ruta de Ferreñafe, Olmos y Bellavista, es, efectivamente, la más corta para llegar al punto navegable del Marañón que todos venimos persiguiendo, para comunicar el Pacífico con el Atlántico mediante la navegación fluvial.

El señor Mesones Muro recorrió en cuatro días, como lo había ofrecido, la distancia que separa la ciudad de Ferreñafe del caserío de Bellavista en la provincia de Jaén. De aquí, él y sus acompañantes, salieron para Baguachica, en la margen derecha del río Utcubamba, donde permanecieron cuatro días construyendo una balsa apropiada para desafiar los peligros de los innumerables pongos que ofrece el Marañón hasta el renombrado de Manseriche. De Baguachica á Nazareth emplearon tres días, salvando con felicidad todos los malos pasos del Pongo de Rentema, que hasta la desembocadura del Imaza ó Chiriyacu tiene treinta y ocho correntadas. De allí al de Manseriche calculo que habrá demorado menos de veinte horas efectivas, á juzgar por el tiempo gastado por el señor Portillo, que fué solo de 14 horas en canoa. El mismo trayecto habíalo hecho de surcada en 13 días.

Por no tener datos del modo como los expedicionarios efectuaron el viaje de regreso, no me es posible entrar en apreciaciones so-

bre el resultado final del viaje del señor Mesones Muro, á fin de deducir las ventajas que puede ofrecer la vía por él aconsejada.

Desde luego, se puede afirmar, sin temor de equivocarse, que serán muy contadas las personas que hagan dicho camino en el tiempo empleado por el señor Mesones, á quien asistían motivos particulares muy poderosos para hacer todo esfuerzo por llegar á Bellavista en el tiempo prefijado. De modo, pues, que el hecho de haber llegado al Marañón en solo cuatro días desde la ciudad de Ferreñafe, no es argumento decisivo para otorgar á la vía de Lambayeque ventajas sobre la ya conocida de Huancabamba; aparte de que, y esto es lo principal, de Bellavista para abajo, ofrece el Marañón tantas dificultades, que sin hacerlo enteramente innavegable para embarcaciones á remo, lo imposibilitan para que el comercio lo utilice debidamente.

No es, con seguridad, en Bellavista, donde debe situarse el puerto fluvial, ni tampoco en Nazareth. A mi juicio no hay en todo el Marañón, arriba del Pongo de Manseriche, sitio adecuado para tal fin. No participo de la ilusión de creer que, canalizando el citado Pongo de Manseriche, quedará franca la navegación del Marañón, porque siempre ofrecerían obstáculos insalvables los demás pongos, que, como los de Guaracayo, Hauquichaqui, Cumbinama &., impedirán el paso de vapores. El único remedio para este mal sería la canalización de toda esta parte del Marañón, y esa es obra que demanda muchos millones para realizarla ¿Dónde encontrarlos?

Por tales razones, juzgo que el camino del señor Mesones Muro debe seguir de Bellavista, por la margen derecha del Marañón, hasta Nazareth, para unirse allí con el que actualmente se lleva á cabo á Meléndez. Lo que hay que ver es si Nazareth está más cerca de Eten que de Paita, para llevar el ferrocarril por una de estas dos rutas; aunque se puede asegurar que el comercio jamás vacilará en conceder toda su preferencia al segundo de estos puertos, cuya bondad lo hace figurar, con justicia, como uno de los mejores de Sud América. Aprovecharé aquí la oportunidad para encomiar como se merece e levantado comportamiento de la autoridad superior de Lambayeque y de la sociedad chiclayana, al organizar la expedición tan ab-

negadamente desempeñada por los señores Mesones, Brunnig y Habich.

Fuera de estos caminos, que podemos llamar principales, se han propuesto otros para comunicar los diferentes departamentos de la costa y de la sierra con la región amazónica. Loreto necesita, principalmente, para prosperar, caminos que lo comuniquen con los centros poblados de la República. Paso en seguida á enunciar, aunque sea ligeramente, los que han llegado á mi noticia y están actualmente en vias de ejecución.

De Ayacucho al Apurímac

El señor coronel Portillo, en la exploración que practicó por los ríos Apurímac, Ené y Tambo, á mediados de 1900, siendo prefecto del Departamento de Ayacucho, adquirió la convicción de la conveniencia de abrir una buena vía de la ciudad de este nombre á Puerto Bolognesi, en el Apurímac, cerca de su confluencia con el Mantaro, estableciéndose la comunicación con Iquitos, en esta forma:

De Ayacucho á Tambo......	1 día
De Tambo á Ayna..	1 ,,
De Ayna á Puerto Bolognesi............................	1 ,,
De Bolognesi á la boca del Perené....................	1 ,,
Del Perené á Cumaría, en el Alto Ucayalí.........	1 ,,
De Cumaría á Iquitos......................................	5 ,,
Total.....................	10 días.

El coronel Portillo cree que el Apurímac es navegable todo el año por lanchas de fuerte máquina y pie y medio de calado, cosa que sabremos en breve de una manera definitiva, por los estudios científicos que está practicando en esa ruta el inteligente oficial de marina señor Mavila.

De comprobarse la navegabilidad del Apurímac hasta Bolognesi, tendrán cómoda salida por allí los productos de las provincias de Huanta, La Mar, Lucanas, Cangallo, Andahuaylas, Angaraes y Tayacaja.

De Pampas al Mantaro

Don Nemesio A. Ráez, Subprefecto de Tayacaja, animado de un audable espíritu progresista, practicó, á mediados del año próximo pasado, una interesante exploración á las montañas del Mantaro, llegando á las márgenes de este río á un punto 37 kilómetros arriba de la confluencia con el Ene, al que bautizó con el nombre de Puerto Romaña, en honor al ilustre ciudadano que rige los destinos de la Nación y que tanta solicitud muestra por el porvenir del oriente.

Según el Señor Ráez, de Pampas, capital de la provincia de Tayacaja, á Puerto Romaña, hay 175 kilómetros y medio, y desde Lima 550, de los que 200 se hacen en ferrocarril en solo un día. Agrega el señor Ráez que más de la mitad del camino, entre Pampas y el río Imaybamba, está ya abierto y transitado, no necesitando sino pequeñas refecciones, y calcula en diez mil soles la suma que se necesitaría para hacer un buen camino de herradura.

Con esta vía no solo se beneficiará la provincia de Tayacaja. ahora en estado estacionario, sino todo el departamento de Huancavelica y gran parte de los de Ayacucho y Junín.

De Chimbote al Ucayali

Se ha llamado la atención de la Sociedad Geográfica sobre una vía fácil de abrir á través del departamento de Ancash hasta un afluente navegable del Ucayali, el Pisqui, que desemboca por su margen izquierda algo arriba de Contamana.

He aquí el itinerario que habría que seguir:

Del Callao á Chimbote, en vapor	1	día
De Chimbote á Chuquicara, en tren	1	„
De Chuquicara á Conchucos, á caballo	2	„
De Conchucos á Sihuas „	1	„
De Sihuas á Chipchay „	1	„
De Chipchay á Huacrachuco	1	„
De Huacrachuco al Huallaga	3	„
Paso del Huallaga hasta las Salinas	1	„

De las Salinas á Santo Domingo, en el Pisqui... 1 día
Navegación del Pisqui al Ucayali.................... 1 „
Navegación del Ucayali y Amazonas hasta Iquitos... 2 „

Total........................ 15 días

Aún aceptando como exacto el tiempo que se marca para la travesía terrestre, el señalado para la navegación es mayor en realidad, porque una lancha en viaje directo, no gasta menos de tres dias de la boca del Pisqui (Puesto Huáscar) á Iquitos.

Para poner expedita esta vía se requieren préviamente los siguientes trabajos:

Terminar el ferrocarril de Suchimán á Chuquicara;

Concluír el camino de herradura de Chuquicara á Conchucos; y

Reparar el de este pueblo á Sihuas.

Abierto este camino, se utilizarán los grandes é inmejorables yacimientos de sal gema de Uchiza, con la que podría abastecerse las provincias de Huallaga, Huamalíes, Huari, Pomabamba, Pataz, parte de la de Pallasca y tal vez la de Huamachuco, y por el lado oriental, no sería difícil proveer de ese artículo la cuenca del Amazonas.

Del Cuzco al Ucayali

La Legislatura que acaba de terminar, dando tregua un instante al ardor político que la ha dominado, dictó una resolución para la apertura del camino de Sihuaniro, que comunicará la provincia de la Convención y el Cuzco todo con la hoya del Ucayali.

Ese camino no es nuevo ni desconocido. Además del señor Benigno Samanéz Ocampo y del coronel Olazábal, lo recorrió el P. Fr. Luis Sabaté, quien publicó un folleto dándolo á conocer. Se asegura que este camino prestará importantes beneficios al país, pues podrán exportarse por allí, hacia el Amazonas, los múltiples y valiosos productos del valle de la Convención, y se podrá poblar las fecundas márgenes del Urubamba, estableciéndose un activo comercio entre el Cuzco y las numerosas colonias, así puedo llamarlas, de caucheros

que recorren las montañas del Camisea, Mishahua, Yaviro y Paucartambo. Por allí, en fin,—y esto es lo esencial,—irán, cuando hagan falta, nuestras fuerzas á poner coto á los avances de las partidas bolivianas que tanto se han multiplicado en el Madre de Dios.

Este camino se me asegura que está abierto en parte; lo único que falta es ensancharlo y allanarlo para hacerlo viable por bestias de carga. Al respecto el Gobierno acaba de contratar la construcción de la sección comprendida entre la confluencia del Vilcanota y el Yanatilde y el mencionado punto Sihuaniro, en el Urubamba.

El señor Von Hassel cree que el camino de que se trata debe terminar en Huapaya, puerto del Urubamba, á 270 kilómetros del Cuzco, en línea recta, y 420 por el trazo que indica, y á 1.114 millas marítimas de Iquitos; y que entre el Pongo de Mainiqui y el Cuzco no habría que vencer dificultad técnica de consideración.

Mas, apesar del testimonio autorizado del señor Von Hassel, otros viajeros y exploradores creen que el Urubamba no debe ser (al menos por ahora) el embarcadero del Cuzco, porque el puerto á orillas de este río, quedará, lo menos, á 400 kilómetros de vía escabrosa, con oposición de un ramal de la cordillera de Yanamanchi, de 3.338 metros de altura. (C. Fry.)

Sin salir garante de ninguna de estas afirmaciones, me limito á recoger las opiniones de los hombres que han traficado por esos lugares, deseoso, tan solo, de que el éxito corresponda al patriótico afán con que el Gobierno y el Congreso buscan el modo de asentar nuestra soberanía en el vasto territorio que se quiere comunicar con el camino de Sihuaniro, el cual responde á una necesidad nacional.

*
* *

El departamento de Cajamarca y el de Amazonas tienen para Mainas, el antiguo camino tan conocido de Moyobamba á Balzapuerto y Yurimaguas, ruta larga y penosa, porque nunca se han hecho en ella las reparaciones exigidas por el constante tráfico de pasajeros y mercaderías. No hay camino, propiamente hablando, sino un mal sendero que siguen desde época muy remota los indios

arrieros. El terreno es suelto y cenagoso, formándose atolladeros peligrosos. En este camino hay muchas cuestas con una gradiente de 30 y 40 por ciento. Este es el mismo camino que abrieron los españoles después que Alonso de Alvarado descubrió Moyobamba en 1539.

En el Congreso de 1896 se dió una resolución mandando abrir un camino de herradura entre Moyobamba, Balzapuerto y Yurimaguas. Van trascurridos seis años, y tan acertada disposición ha quedado sin cumplimiento.

Con una vía bien trazada de Chachapoyas á Moyobamba, se podría hacer el viaje de Lima á Iquitos en 25 días, en esta forma:

De Lima á Pacasmayo, en vapor............................	2	días
De Pacasmayo á Cajamarca, en tren y caballo......	3	,,
De Cajamarca á Chachapoyas, á caballo	7	,,
De Chachapoyas á Moyobamba, id.......................	4	,,
De Moyobamba á Yurimaguas, id.........................	6	,,
De Yurimaguas á Iquitos, en vapor......................	3	,,
Total...	25	días.

* * *

Cuando el señor Samuel Palacio estuvo de prefecto en Amazonas, se inició la obra de un camino al Marañón, perfeccionándose un contrato al respecto con el ingeniero señor Gelley.

El trazo del camino comenzaba en el pueblo de Yambrasbamba, atravesaba el río Mayo—trasmontando la cordillera—y seguía las aguas del río Potro hasta la boca de este río, punto al que en todo tiempo pueden llegar vapores de cinco piés de calado.

Entonces se exploró el río Cahuapanas, hasta sus cabeceras, siguiendo su principal afluente, el Unglo-yacu, hasta su origen, reconociéndose la innavegabilidad de este río, que tan popular hizo años atrás la tenaz propaganda del doctor Albornoz.

Este camino se lleva ahora á cabo con laudable diligencia por el actual prefecto de Amazonas, coronel Vargas Quintanilla, y el Gobierno le presta su decidido apoyo, convencido de la necesidad de que ese esforzado departamento se abra salida al oriente para no morir de consunción. La obra está muy adelantada y en breve se contará con esa ruta más para ir á Iquitos.

A iniciativa de otro ex-prefecto de Amazonas, el coronel Alejandro Herrera, se hizo en 1897 una exploración del pueblo de la Peca á un punto navegable del Marañón. El camino seguía el valle de Yusamaro y tenía una extensión de 250 kilómetros.

*
* *

La Sociedad Izquierdo Muñóz y Cª, construye por su parte un camino de Bagua chica á un punto abajo del Pongo de Manseriche.

El pueblo amazonense se ha propuesto tener comunicación directa á Mainas, y lo conseguirá en breve, mediante su ejemplar laboriosidad y constancia, cualidades ambas que posee en alto grado.

*
* *

En materia de caminos á la hoya amazónica, somos enteramente del modo de sentir del Excmo. señor Romaña, esto es, de que cada departamento debe tener, si es posible, su propio camino, "que siempre será el mejor para cada uno de ellos, por hallarse más próximo y reunir las condiciones precisas para la más rápida exportación de sus productos."

El Estado debe prestar seguramente ayuda á todo esfuerzo que en este sentido hagan, por conveniencia propia, los departamentos; pero estos deben, á su vez, moderar sus pretensiones y no estorbar con proyectos más ó menos ilusorios la acción inteligente del Gobierno, quien, sobreponiéndose á los intereses provincialistas, ha de mirar alto y sentir hondo en la patriótica obra de enlazar el Occidente con el Oriente, con un gran camino ó ferrocarril.

El día en que una vía férrea una la capital con algún afluente navegable del Amazonas, la agricultura tomará un desarrollo considerable y el comercio un vuelo extraordinario. Ese día será un día de vida nueva para el país, y durante el tiempo que otras naciones pierdan en las revoluciones y se hundan bajo las ruinas acumuladas por el despotismo militar, el Perú encontrará de nuevo su prosperidad pasada y se levantará erguido en Sud América, bajo las pode-

rosas egidas de la agricultura y el comercio, principales factores de la riqueza pública.

CAUCHO Y SHIRINGA

El principal, por no decir el único artículo de producción del departamento de Loreto, es el jebe y su congénere el caucho, aunque éste está ya casi del todo agotado. Al jebe deben los Estados de Amazonas y el Pará la prodigiosa riqueza con que han sabido colocarse á la cabeza de los demás estados del Brasil. Ahora 30 años, en que no se conocía el jebe, Belén del Pará era una villa sin importancia alguna comercial, Manaos una ranchería de indios *manaus*, é Iquitos un simple Apostadero Fluvial sostenido por los dineros de la Caja Fiscal de Lima. Con el desarrollo que en los últimos tiempos ha tenido la industria en los grandes centros europeos, empezó á fijarse la atención en el árbol de la shiringa y comenzó entonces la era de prosperidad para los mencionados Estados y, en general, para todo el Norte del Brasil, que vive y prospera con la explotación de las shiringueras.

La producción de este importante artículo no ha decrecido ni tiene visos de decrecer en el valle amazónico. Puede afirmarse, al contrario, que va cada año en aumento en la parte alta de la misma extensa región, cruzada por numerosos ríos, cuyas fuentes se encuentran en los países confinantes con el Brasil.

Las aguas navegables de la parte alta de los grandes ríos denominados Madera, Purús, Juruá, Yavari, Napo, Putumayo, Yapurá y Río Negro, por los cuales se provee de jebe en bruto el mercado de Manaos, se encuentran todos en territorio del Perú, Bolivia y Venezuela. La producción varía grandemente, como se sabe, según las diferentes estaciones, y depende de la creciente ó del descenso de las aguas en los grandes rios.

El año pasado la producción total de los afluentes del Amazonas subió á la enorme cifra de 27.660 toneladas, un 3 ¾ por ciento más que el año anterior.

El siguiente cuadro manifiesta la producción de gomas en los diez últimos años:

1891—92	18.430	t.	1896—97	22.315	t.
92—93	18.990	—	97—98	22.257	—
93—94	19.730	—	98—99	25.374	—
94—95	19.470	—	1899—1900	26.693	—
95—96	20.981	—	1900—1901	27.660	—

La última cosecha, correspondiente al presente año, ha sido la mayor de todas, ascendente á 30.050 toneladas.

Véase, pues, por estas cifras, que, á excepción de las zafras de los años 94—95—97—y—98, en las que hubo una pequeña disminución, el aumento de la producción ha sido regular y constante.

Desgraciadamente, no guarda debida relación este lisongero estado con el valor de las gomas, que después de haber llegado á 13 francos el kilo á principios del año 1900, bajó hasta 9.50 en 1901, ocasionando esta fuerte baja enormes trastornos económicos en los mercados del Pará y Manaos, y resintiéndose, por la misma causa, la plaza comercial de Iquitos, fuente principal de la riqueza del departamento de Loreto.

De esa crísis, que amenazó seriamente la fortuna pública y privada de nuestra región oriental, paralizando en cierto modo su progresivo desenvolvimiento, va saliendo Loreto, merced al espíritu práctico de sus hijos, á la mayor seguridad con que hoy se emprenden los negocios y también, justo es decirlo, á la labor honrada é inteligente del funcionario que tantas pruebas de patriotismo viene dando en el tiempo que preside los destinos de aquel departamento.

Hoy tiene el caucho en Iquitos los siguientes precios: jebe fino S. 36.00 arroba de 15 kilos; sernamby 27, caucho en plancha 20, sernamby de caucho 26.

No hay cuidado de que la demanda llegue á escasear, pues de año en año aumentan los diferentes usos á que ese artículo se destina.

Multitud de experimentos se han hecho para lograr sustituir el caucho; pero todos ellos han fracasado siempre, y esta sustancia ocupa hoy, orgullosa, el elevado puesto que en la industria le corresponde. Las miradas, pues, de todos los negociantes que comercian con la goma elástica, se hallan fijas en los países que la producen: sobre todo la Gran Bretaña y los Estados Unidos del Norte,

que consumen las dos terceras partes del caucho que se produce en el mundo.

Son muchos los diversos usos á que se ha destinado la goma elástica.

La parte que representa en la maquinaria es de gran importancia. La demanda para los vehículos es enorme. La fabricación de bicicletas en los Estados Unidos se calcula en millón y medio anualmente. En Nueva York, además, hay unos 35,000 carruajes que usan llantas de goma. En la confección de impermeables, zapatos y uguetes se emplean cantidades considerables de caucho. La cirujía solicita también su contingente, y en el comercio, la goma elástica ocupa un lugar preeminente, y ha llegado á ser artículo de primera necesidad.

Hasta hace pocos años el precio comercial de este artículo estaba sujeto á fluctuaciones violentísimas, y la venta, ó sea el consumo mayor ó menor de ellos, dependía de determinadas condiciones meteorológicas.

Hoy el precio del caucho ya no depende de estas ó aquellas condiciones del tiempo, sino de una costumbre que talvez ni los siglos podrán desarraigar.

El caucho no se produce como el café, donde quiera que se le siembre, en ciertas condiciones de temperatura y humedad. Es privilegio de determinadas regiones de la zona tórrida.

El árbol del caucho exige poco cultivo, como lo prueba el hecho de que crece espontáneamente en los bosques primitivos. Pasa lo mismo con el de la shiringa. Cuatro años después de sembrado puede resistir éste sin detrimento las primeras sangrías, y desde ese momento ya no demanda más cuidado. Rara, rarísima vez, las plantas parásitas lo invaden y ahogan, como al cacao y al café, y aún los insectos más terribles, como la langosta, respetan su follaje, porque la naturaleza de su savia no les brinda un alimento asimilable. El caucho no tiene más enemigo que el hacha del montañez.

Debe procurarse fomentar el cultivo del caucho y del jebe. A medida que trascurre el tiempo, la plantación se hace más y más valiosa. Cada árbol tierno, cuya vida esté más ó menos asegurada, es una

promesa, un pagaré compuesto, garantizado por la firma de la naturaleza, la más respetable de todas.

Puede talvez objetarse que no es imposible que alguna vez ocurra un cataclismo industrial, que deje al caucho en condiciones iguales ó peores que el café.

Es posible, pero no probable.

No es imposible que mañana alguno de los cuerpos celestes de nuestro sistema planetario, se desquicie y nos arrastre en su caída. Puede suceder, pero no es probable.

La explotación de la goma se hace por estradas de 80 á 150 árboles, comunicados por un sendero. El trabajador explota á la vez dos estradas, día por medio en cada una. La labor empieza á la hora de la madrugada, por ser la en que los árboles están más lechosos, y dura más ó menos tiempo, según la extensión de las estradas. A medio día vuelve á recorrer los mismos sitios, vaciando el contenido de las *tigelas*, pequeños recipientes que reciben la leche, á un balde cuya capacidad varía entre seis y diez litros. La defumación del líquido se efectúa en una hornilla alimentada por un combustible especial—generalmente el fruto de la palmera shapaja—el que, al producir una densa humareda, solidifica el látex al rededor de un palo, hasta afectar la forma de una esfera de unos 40 centímetros de ancho

Esta es la goma fina; el sernamby de jebe es el mismo jugo solidificado por el calor natural en el propio tronco. Este producto es impuro, pues contiene tierra, hojas y otras materias extrañas que disminuyen su valor en el mercado.

El jebe sólo se trabaja en el verano: de mayo á noviembre. En la misma época se explota el sernamby de caucho, no así el caucho en plancha, susceptible de trabajarse todo el año, compensando esta mayor producción el poco valor en que se le estima. La cantidad de caucho beneficiado en esta última forma es limitadísima.

Es indudable que el jebe, por las múltiples aplicaciones que tiene en la industria, se mantendrá firme en las cotizaciones que actualmente alcanza, y será uno de los productos más valiosos á que pueda dedicarse con provecho el trabajo del hombre.

Si el jebe va, pues, en progresión ascendente, con beneficio posi-

vo de cuantos se hallan dedicados á su explotación; no pasa lo mismo con el caucho, cuya próxima extinción en las montañas del Alto Juruá, es un hecho que no puede ocultarse.

El viajero belga Mr. Albert Bourboin, en la exploración que hizo al Alto Juruá en 1900, declara haber descubierto un árbol en extremo abundante y desconocido hasta de los mismos indios, el cual dá una leche semejante al sernamby de jebe, la misma que es muy flexible y elástica después de defumada.

Pienso que el árbol de que habla Mr. Bourboin, es el mismo que nosotros conocemos con el nombre de *shiringa débil* ó *shiringa brava*, y que se halla en abundancia en las cabeceras del Alto Ucayali, el Pachitea, Alto Marañón, etc. Esta shiringa se encuentra también en cantidad considerable de la boca del Breu para arriba, y hoy por ehoy no es objeto de ninguna clase de explotación.

Del Breu para abajo, el Alto Juruá es en extremo rico en jebe fino. Innumerables son las casas brasileras ocupadas en esta industria, en la cual tienen empleo miles de brazos.

Hasta las quebradas más insignificantes son objeto de viva explotación, pues en todas abunda el precioso árbol.

Por la posesión de estas quebradas, llamadas *igarapés* por los brasileros, ocurren riñas sangrientas, pues no es raro el caso de que un shiringuero, con pretensiones á las estradas tales ó cuales, arme á su gente y vaya con ella á atacar al que le disputa el dominio de las mismas.

En este punto son irreconciliables nuestros vecinos. Por un poco de jebe cometen los crímenes más abominables.

Al final de cuentas, la condición económica actual de los shiringueros es más que aflictiva, dependiente de varias causas, de las que dos son las principales: la gran baja que experimentó el precio del caucho y del jebe en los mercados europeos á mediados de 1900, baja que hasta hoy se mantiene más ó menos en el mismo estado, y el subido valor de las mereaderías y fletes, que lógicamente se explica por el desmedido afán de lucro que caracteriza al comercio de esas regiones. De allí, que jamás un peón pague su cuenta, porque todo el trabajo de un verano apenas si le permite cancelar parte de ella. Shiringuero he conocido que debía 17 contos de reis, más de ocho mil soles; y

otros, cuyas cuentas fluctuaban entre cinco y diez contos. Hombres así son verdaderos esclavos, sujetos á la férula del patrón, sin más horizonte ni porvenir que el limitado círculo de la montaña, á donde su mala suerte les llevó, y en donde, de seguro, hallarán la muerte, como término y descanso final de su trabajada existencia.

Si tal es la condición del picador de shiringa, no es tampoco muy envidiable la del propietario del shiringal, comprometido, á su vez, por cientos de contos ante las casas aviadoras de Manaos y el Pará. Por regla general, éstas dan la mercadería con un recargo de ciento treinta por ciento, por diversos gastos. He visto una factura que importaba 26 contos, primer costo, llegar á su destino recargada con un 137 por ciento, de manera que importaba cerca de 62 contos.

Además, el personal, que siempre desconfía de sacar saldo, trabaja mal y poco; esto, cuando no se huyen algunos, á parte de los que fallecen por las enfermedades. Todas éstas son pérdidas para el patrón, que, en cierto sentido, es á su vez esclavo de la casa aviadora.

Aunque el Alto Juruá y el Alto Purús son relativamente sanos, son frecuentes los casos de fallecimiento entre los moradores brasileros, por su falta de higiene y mala é insuficiente alimentación, principalmente entre los recién llegados.

Hay que ver cómo viajan á bordo de las embarcaciones que trafican en el río.

Aglomerados en el combés de los vapores, de los cuales los mayores apenas tienen capacidad para 150 pasajeros, y que, no obstante, reciben 300 y 400; durmiendo unos sobre otros, encima de los bagajes, al pie de las escalas, en la toldilla ó en redes atadas sobre puercos, mulas, bueyes, etc., aspirando contínuamente, día y noche, las más infectas emanaciones, exhaladas de toda suerte de inmundicias; sujetos, además, á una sola comida al día y ésta de mala calidad y pésima preparación, no es extraño que en los 30, 40 y más días que, por lo regular, dura el viaje, esa pobre gente sufra lo indecible, y sea víctima de las consecuencias naturales de toda esta miseria, pálidamente esbozada.

Es á bordo de estos barcos que se desarrollan las fiebres de mal carácter, las disenterías coleriformes, los reumatismos fulminantes y, lo que es peor, las enfermedades contagiosas, como la viruela y el sa-

rampión, etc. que hacen su presa entre esos desgraciados, librados á todos los ataques de ingrata naturaleza, sin medio alguno para prevenir ni curar sus males, porque todos esos vapores-homicidas, viajan sin facultativo á bordo.

La casi totalidad de los extractores de jebe en el Juruá, Purús y sus afluentes, es, repetimos, de nacionalidad brasilera, hijos del Estado del Ceará, lo que no es ciertamente una recomendación, porque la ignorancia y malos instintos de esa gente son proverbiales entre sus mismos compatriotas.

Hemos dicho que el caucho está extinguiéndose por razón del medio destructor que se emplea en su elaboración y que consiste, como es sabido, en el derribo del árbol. Se ha ensayado por varios el trabajar el caucho como el jebe, sin éxito ninguno, porque las incisiones que se practican en el árbol para obtener la leche, le dan la muerte.

Los lugares más activos de trabajo son hoy, en el Juruá, las montañas del Tejo y las cabeceras del Breu, colindantes con el Alto Tarahuacá, en donde se ha descubierto recientemente mucho caucho.

En todos los demás ríos y quebradas se encuentra también este producto, pero en cantidad limitada.

En el Purús los más activos centros caucheros residen en el Pauhynim, Ynauhynim, el Yaco, el Chandless, el Santa Rosa, el Curanja y el Curinja. En el Acre hay actualmente unos doscientos caucheros peruanos.

En el Manu y el Madre de Dios no hay arriba de quinientos; pero se puede afirmar que el próximo año la mayor parte de los explotadores de gomas se instalarán en esos ríos, exclusivamente nacionales, robusteciendo con su presencia y su contingente material la acción robusta que en breve ejerceremos sin disputa en ellos.

Me consta que una importante casa comercial de Iquitos instalará en el varadero del Mishahua un Decauville y ha encargado yá á Europa una lancha apropiada para pasarla al Manu.

El caucho no se agotará completamente, porque siempre queda un número considerable de árboles delgados, á los que se deja crecer y que engruesen para trabajarlos. La experiencia dice que, después de varios años, se puede volver á trabajar en aquellos sitios que

yá lo fueron una vez. Nadie se ocupa, en verdad, en sembrar el caucho; pero la naturaleza, sabia en todo, ha provisto á la desidia de los hombres, y las plantas brotan espontáneamente de las semillas que, en abundancia, caen de los árboles en fruto, y así se cumple una vez más el precepto científico de que en el mundo animado todo perece y todo renace á la vida.

Es altamente sensible que la condición propia del trabajo del caucho, obligue á quienes se dedican á su esplotación á mudar constantemente de sitio, sin fijarse permanentemente en ninguna parte. A esta contínua mudanza, á esta inestabilidad inevitable, deben atribuirse—duéleme decirlo,—las pocas huellas que, de su paso por esas montañas, han dejado los miles de caucheros peruanos que han prodigado su sudor y su vida. Después de tantos años de constante trabajo en esos apartados lugares; después de haber explorado y revuelto la montaña, dándonos á conocer sus secretos, no hallamos nada que revele el esfuerzo generoso por dar á la Patria parte siquiera de lo que es suyo. Quizás si hasta contraproducente para nuestros intereses han sido las exploraciones de los caucheros peruanos, porque, merced á sus esfuerzos, se han alejado los indios salvajes que constantemente amenazaban á los shiringueros en sus barracas. Al despejar y limpiar la montaña, los peruanos trabajaron en beneficio ageno, porque los brasileros no tardaron en derramarse por todas las quebradas en que, hasta entonces, nunca se aventuraron.

El cauchero, al salir de la montaña, deja casa, chacra, todo lo que constituye su propiedad, para que lo ocupe el primer venido. No faltan algunos, agraviados con los brasileros, que al abandonar el sitio en que residieron algún tiempo, le prenden fuego y destruyen todo, á fin de que aquéllos no se aprovechen de nada. Así lo han hecho varios en el Juruá. Sus casas consumidas por el incendio y sus chacras arrasadas, me demostraron con terrible elocuencia á qué extremos arrastran al hombre sus pasiones excitadas y cuán profunda es la irritación que germina en el pecho de nuestros compatriotas por los desafueros de que han sido víctimas.

Merecedores de mejor suerte son esos infelices caucheros, jóvenes llenos de vida y de esperanza para el país, que se internan en

la montaña en busca de la goma. Cuántos sufrimientos, cuántas privaciones y hambres arrostran para reunir algunos kilos, sin contar los que mueren en la demanda! y el producto apenas sirve para cubrir en parte su crédito; siempre resultan deudores y, como el esclavo, su misión es trabajar para sus habilitadores.

El derecho con que están gravadas las gomas en el departamento de Loreto, es, en verdad, muy bajo, y no veo razones atendibles para que el Estado deje de percibir las fuertes sumas que representaría el aumento de aquel.

El Brasil cobra por la exportación el 23% del valor que oficialmente se dá á la *borracha.* Mientras funcionó la aduana boliviana de Puerto Alonso en el río Acre, se hizo efectivo el impuesto del 15%, siendo esta menor tarifa el incentivo principal que moviera á unos pocos brasileros de esa región á hacer causa favorable á los bolivianos en el conflicto que todos conocemos.

La aduana de Iquitos cobra tan solo 5 centavos por kilo de caucho y 8 por el de jebe fino, más ó menos el 4% de su valor efectivo.

Semejante tarifa no debe más subsistir. El aumento del impuesto se impone necesariamente, á fin de atender con él á las muchas y graves necesidades que reclama con urgencia esa importante sección de la República. Por una mala entendida protección, Loreto viene perdiendo, desde que la industria del caucho empezó á desarrollarse, ingentes sumas que solo han beneficiado á algunos pocos particulares que hoy disfrutan de cuantiosas fortunas en Europa.

No debe, á mi juicio, equipararse el impuesto que deben pagar nuestras gomas con el que cobran las aduanas brasileras, por cuanto necesitamos ofrecer al capital extrangero mayores facilidades de provecho, en razón de nuestra desventajosa posición comparativamente á las plazas de Manaos y el Pará, ligadas por diferentes líneas de vapores á los centros comerciales más importantes de Europa y Estados Unidos. Pero si sería imprudente, por esta y otras razones de peso, verificar una tal alteración en las tarifas de nuestra única aduana oriental, no habría inconveniente para aumentarlas en lo que sea racional. El caucho puede perfectamente soportar un impuesto de 10 centavos por kilo y 16 centavos el jebe, aumento que representaría un mayor ingreso de 300.000 soles al

año, suma con la que se podría atender al fomento de las obras públicas, en todo tiempo descuidadas, y á la seguridad del departamento.

El ex Comisionado Especial en Loreto, Sr. Rafael Quirós, decretó el aumento de los derechos al caucho y al jebe, pero el Gobierno se apresuró á desautorizar este aumento por no estar en sus atribuciones sancionarlo. En 7 de enero de 1898 el Delegado revocó su decreto de 20 de octubre anterior, volviendo las cosas á su antiguo estado.

En su último mensaje presidencial el Excmo. Sr. Romaña ha recomendado á las HH. Cámaras Legislativas la sanción de una alza equitativa en los derechos de las importaciones y en las que gravan la exportación del caucho y del jebe fino, así como una rebaja conveniente en los víveres, por haber desaparecido las circunstancias que inspiraron la dación de una ley especial para ese departamento. Sinceramente deseamos que el Congreso no demore en tomar en seria consideración la bien inspirada palabra del actual Jefe del Ejecutivo, elevando la tasa del impuesto á las gomas de Loreto, para compensar en algo las fuertes sumas gastadas por el Estado en el fomento de esa región y las que han de gastarse todavía para ponerla en condiciones de competir con los países limítrofes.

Loreto tiene yá suficientes elementos de riqueza para atender á las numerosas necesidades de su organismo político. El mantenimiento de la ley proteccionista de 1886, constituye una verdadera aberración, que ocasiona perjuicio grande al fisco y alienta el inmoderado lucro de un comercio que tiene absorbida la vitalidad de esa importante circunscripción.

LIMITES CON EL BRASIL.—El tratado de 1851.

Antes de la independencia, el territorio peruano por la parte limítrofe con el Brasil, se extendía hasta Teffé, llamado antiguamente Egas, quinientas millas más abajo de nuestra frontera actual. Abandonado el Amazonas hasta el año 1850, los portugueses primero, y los brasileros después, fueron avanzando gradualmente, tomando posesión del río hasta Tabatinga.

La necesidad de separar completamente nuestros territorios de los del Brasil, es evidente, así como lo es las grandes ventajas que de esa separación resultarían. No se comprende porqué motivo el Gobierno que celebró el año de 1851 el tratado de límites con el Brasil, no marcó la línea de separación sino hasta el origen del Yavarí, guardando silencio sobre los territorios que se extienden desde este punto hasta el río Madera. Los gobiernos que se sucedieron guardaron el mismo silencio hasta el año de 1867, en que Bolivia celebró con el Brasil su tratado de límites, en el cual se estipuló, que el límite de los territorios de ambos países por el lado E. O, sería una línea, que, partiendo del origen del Yavarí, iría á encontrar el Madera, cortando los ríos Juruá, Purús, etc. En virtud de esta estipulación fueron reconocidos por el Brasil como bolivianos, inmensos territorios pertenecientes al Perú. El Gobierno peruano de entonces protestó contra las usurpaciones que envolvía el tratado brasilero-boliviano; pero no dió otro paso en defensa de lo usurpado, y lo mismo hicieron, poco más ó menos, los gobiernos que vinieron después.

De esto ha resultado que Bolivia, en virtud de su tratado de límites del 67, está en posesión de extensos territorios peruanos, que el Brasil reconoce como bolivianos, y por esta causa lo que hubiera sido fácil el año 51, ahora ofrece no pocas dificultades. Antes de la celebración del referido tratado de límites, habría podido el Perú arreglar los que lo separan del Brasil, del origen del Yavarí hacia el Sur; pero habiendo reconocido este país como boliviana una gran parte de los territorios situados en esa dirección, no se halla dispuesto á tratar sobre ellos con el Perú. Es preciso que éste y Bolivia se entiendan y decidan á cuál de ellos pertenecen los territorios disputados. Si el Perú resultare ser dueño de ellos, el Brasil no tendría entonces inconveniente para pactar con él la línea que por el lado del Sur debe separar á ambos paises. Tal es la consecuencia del desastroso pacto de 1867.

El tratado de 1851 contiene, por otra parte, un gravísimo error que nos ha costado miles de leguas de los más ricos territorios de la hoya del Amazonas.

Este error consiste en haber aceptado como límite el curso

del río Yavarí, que, lejos de correr de Sur á Norte, como probablemente se imaginara el Ministro doctor Herrera, corre de SO á NE, internándose, por consiguiente, en casi todo su curso, en territorio nacional, y cediendo así al Brasil una inmensa faja, que se extiende desde cerca del Amazonas hasta la frontera de Bolivia.

El derecho del Perú se funda, principalmente, como es bien sabido, en el tratado de San Ildefonso, celebrado en 1777 entre las coronas de España y Portugal, en el cual se estipuló con toda claridad y precisión, el límite de las respectivas fronteras españolas y portuguesas.

Según él, pertenecían al Virreinato de Lima, los territorios comprendidos al Sur de una línea imaginaria, tirada de la semidistancia del Madera, (6°50') calculada desde la confluencia del Mamoré con el Guaporé hasta el punto en que el Madera entra en el Amazonas, línea que debía encontrar al Yavarí.

Consumada la independencia del Perú y después la del Brasil, pensaron los gobiernos de ambos países en concluir definitivamente el arreglo de sus límites, y de ahí el tratado de 1851, en virtud del cual el Perú sacrificó grandes porciones de su territorio oriental, por haber aceptado el principio del *uti possidetis*.

Aunque funesto para nosotros, si ese tratado hubiese tenido exacto cumplimiento, hoy estaríamos en tranquila posesión de vastas regiones, cuyos beneficios usufructúan por entero nuestros vecinos.

El tratado del 51 fué ratificado en 1858; mas, solo en 1874 fué nombrada la comisión, que, unida á la designada por el Brasil, debía llevar á cabo sobre el terreno la demarcación de límites.

La comisión, en efecto, exploró las nacientes del Yavarí, levantando el plano respectivo y fijándolas á los 7° 1' 17" 5 latitud Sur y 74° 8' 27" 07 longitud Oeste de Greenwich.

Desgraciadamente para el Perú, sea por falta de instrucciones ó por algún otro motivo, la comisión suspendió sus tareas, después de demarcar con suma precisión los límites con el Brasil en toda la extensión comprendida entre dichas nacientes y la confluencia del Apaporis con el Yapurá en el Norte; quedando sin demarcar los límites en la línea del Yavarí al Madera.

El que habla, ha tenido oportunidad de tratar este asunto con

personas que formaron parte de esa comisión, las mismas que lo han informado que el comisionado peruano señor Paz-Soldán, solicitó del gobierno de esa época, que lo autorizara para dar principio á la delimitación por la línea geodésica del Madera al Yavarí; pero habiéndosele contestado que se sujetara á las instrucciones recibidas, tuvo que desistir de su empeño. Tal hecho ha causado males incalculables á la República, y la situación presente es consecuencia obligada de tan inconcebible descuido.

Este es el momento de consagrar una palabra de respeto á la memoria del malogrado señor Rouaud y Paz-Soldán, quien, en la difícil comisión de que estuvo enacrgado, dió repetidas pruebas de abnegación, inteligencia y patriotismo, y rindió su vida en servicio del país. Atacado primero por los salvajes del Yavarí, fué herido de un flechazo y perdió una pierna, y después contrajo las fiebres del Yapurá, por causa de las que falleció en Teffé, donde reposan desde entonces sus restos.

La nación está en el deber de rescatar los despojos mortales de ese digno servidor, y yo me permito insinuar la idea de que se le traslade al panteón de Iquitos.

Por el ligero análisis que precede, vése, pues, que si de algo tiene que culparse al Perú, no es, por cierto, de abrigar ambiciones insensatas, sino más bien de haber mirado con poco ahinco sus ricas posesiones orientales, sacrificando grandes porciones de ellas y mirando estóicamente el avance y las usurpaciones de las repúblicas limítrofes.

El Brasil, que mantuvo siempre con nuestra patria las más cordiales relaciones de amistad, olvidando las honrosas tradiciones de su diplomacia, celebró el protocolo Diez-Medina-Carvalho, sin tener en cuenta que había firmado y canjeado la convención de 1851 con el Perú; sin considerar la protesta que oportunamente formuló nuestro Gobierno contra la estipulación del tratado del 67, en la parte que lesiona nuestros derechos territoriales. Olvidó el Brasil los trabajos de la comisión peruano-brasilera que demarcó las fronteras de ambas naciones en el Yavarí, Putumayo y Yapurá, la misma que suspendió sus tareas para proseguirlas después en la línea O.E, á fin

de cerrar el cuadro entre ambas repúblicas, hasta encontrar los límites con Bolivia.

No basta que en el protocolo citado declarara que no pretendía perjudicar los intereses del Perú y dejaba á salvo el derecho de éste. Su actitud debió ser más franca y explícita, tanto como lo exigían su buen nombre y el honor nacional comprometido.

El Brasil ha pactado con Bolivia una línea de límites inadmisible para el Perú, pues importa nada menos que la absorción por el primero de estos estados de unas diez mil leguas cuadradas, con ríos importantísimos, como el Yutahy, el Juruá y el Purús. Felizmente, el Perú protestó oportunamente de tal tratado, en cuanto atacaba los derechos territoriales de la República, y, últimamente, con motivo del protocolo Magalhaes-Salinas, renovó su protesta en la forma conveniente. Por esa parte, pues, el Perú mantiene en pié todos los derechos que le asisten sobre esos territorios.

Estos son perfectamente claros.

Son, de consiguiente, ríos peruanos el Alto Juruá, el Alto Purús y el Aquiry hasta el paralelo 7°, que es el que corresponde á la línea de San Ildefonso y, por tanto, todo acto de soberanía de parte del Brasil y de Bolivia al sur de aquel paralelo, es atentatorio á los más claros derechos del Perú.

EL PURUS

No está aún perfectamente esclarecido el verdadero origen del Purús, aunque no admite duda alguna su procedencia peruana. Al Este de las montañas de Chanchamayo descienden, por una parte, en dirección NE., las vertientes del Perené y Tambo, tributarios ambos del Ucayali, y por la otra, bifurcan dos ramales rumbo al SE. que forman, al parecer, el río Purús. Hay también quien lo hace nacer al E. del Camisea, afluente del Urubamba.

Después de 300 kilómetros de curso rápido por entre quebradas y angosturas, se explaya el Purús por interminables llanos rumbo á oriente. Luego sigue una línea paralela al Madera, del que se aleja ó aproxima según los contornos que describe, desembocando al fin en el Amazonas frente á la isla Codajás, en el mismo lugar en que

desagua un brazo del río Negro, que desciende del norte, cincuenta y tres millas arriba de Manacapurú.

En su tránsito recibe el Purús muchos caudalosos ríos que lo hacen navegable hasta sus cabeceras, es decir, un trayecto de 1.700 millas.

Los principales, considerados navegables, son: por la derecha, el Chandless ó Tulimanu, el Yaco, el Acre, el Ituxy y el Jacaré; y por la izquierda: el Inauhinyn, el Pauhinyn, el Mamoriá y el Tapahuá.

Los otros afluentes, como el Aracá, el Sucurinam, el Paciá, el Mary-amory, el Mucuim, el Seruinym, el Tumihan, el Aicinahan, el Sepatynyn, el Santa Rosa, el Canguity, el Ituhinyn y el Mamoria Assú, son quebradas de más ó menos consideración, en algunas de las cuales pueden perfectamente navegar lanchas en cierta época del año.

Los afluentes conocidos en las cartas geográficas más modernas y considerados como navegables, son: el río de Urbano, el Yapaha, el Maloca y el Jujinery.

El Purús, en su parte peruana, (1.500 kilómetros más ó menos) intérnase, á los 10° ¼ de latitud Sur, en dirección NNE. á O., hasta aproximadamente los 11° de latitud Sur. Su longitud se extiende de los 71° á los 73° ½ del meridiano de Greenwich.

El Purús es uno de los más importantes ríos de la margen derecha del Amazonas, cortado como se sabe por grandes y caudalosas corrientes de agua, derivadas en su mayor parte de la cordillera de los Andes. Estos ríos, con sus innumerables afluentes, recorren inmensas florestas que en el interior aún no han sido exploradas, en parte porque las habitan numerosas tribus de indios en estado salvaje, de instintos naturalmente feroces; en parte, por las dificultades de una naturaleza bravía, y finalmente, por la imposibilidad de adquirir en ellas medios alimenticios, apartadas como se hallan á veces de toda vía fluvial. Es esta parte del valle amazónico la primera por sus especiales cualidades productoras de goma elástica.

Ella forma un inmenso planalto entre el Ucayali, el Madera y la prolongación de los Andes, y por su notable dirección al O., parece revelar una insensible inclinación en el terreno.

La corriente constante del Purús no pasa de dos á tres millas

por hora, lo que facilita una tranquila y mansa navegación á toda clase de embarcaciones, en la época de las lluvias; más, en tiempo de vaciante, la navegación se torna dificil, por causa de los numerosos bajos, más allá del río Aicinahan, cerca del lugar llamado Cachoeira, donde termina la navegación en el verano. Hay sitios sumamente estrechos, debido á las sinuosidades del río. De la boca del Tapahuá, para abajo, puede tener el Purús mil á mil quinientos metros de ancho.

La primera compañía que navegó á vapor este caudaloso río, fué la Compañía Fluvial del Alto Amazonas, teniendo lugar el primer viaje en el mes de diciembre de 1869. Ahora es navegado por 5 compañías, fuera de muchos vapores de empresas particulares. Cada una despacha uno ó dos vapores por mes, y en muchas ocasiones el comercio se vé precisado á tomar otros por cuenta propia, á causa de no ser suficientes los existentes para el trasporte de mercaderías

Mantiene un comercio de 8.000,000 de soles de exportación y unos 6.000,000 de importación.

La exportación de la goma fina que se despacha directamente de Manaos á los mercados de Europa y EE. UU. de Norte América, es de más de 3.000,000 de kilos anuales.

Una de las particularidades del Purús es el gran número de lagos que bordan sus márgenes, debidos en parte á las inundaciones y en parte á las muchas fuentes subterráneas, que, según las localidades, se expanden en *bacías* permanentes ó corren para el común receptáculo en forma de *igarapés.* (1) La mayor parte de estos lagos se ligan por canales al río principal ó á sus afluentes. El agua de los igarapés es bastante pura, un tanto prieta, mientras que la del Purús es propiamente barro diluido.

El Purús ha sido explorado en varias ocasiones por sabios europeos. En 1867, Mr. A. D. Piper, navegó toda la extensión de este gran raudal, recorriendo un espacio de 1.700 millas. Mr. W. Chandless, de la Real Sociedad Geográfica de Londres, lo exploró, levantando un mapa desde su desembocadura, á los 3° 19′ 50″ lat. S. y 18° 13′ 40″ long. O. de Río Janeiro, hasta la confluencia de los dos

(1) Ríos pequeños.

brazos que forman su gran corriente, á los 11° 4′ 15″ lat. S. y 27° 10′ 25″ long. O. del mismo meridiano. Surcó en todo más de mil millas, obteniendo importantes noticias sobre su navegación.

El nombre Purús derívase, según algunos, de la voz indígena *Purú Purú*, que en lengua *geral* quiere decir Pintado, ó *Myra Purú purú*, gente pintada, con cuyo nombre se designa á los indios Pamarys, moradores de este río, que tienen la piel pintada ó manchada de blanco. Los indios nacen sin este defecto, pero tórnanse overos conforme van creciendo. Asegúrase que las manchas de su cuerpo se trasmiten por contagio. He visto á muchos de estos moradores del Purús y podido comprobar la exactitud de estas indicaciones.

El primer brasilero que exploró el Purús fué D. Manuel Urbano, da Encarnaçao, quien fundó diversos lugares en la parte baja del río.

En cuanto al Perú, sin remontarnos á época remota, debemos mencionar la exploración del cauchero D. Leopoldo Collazos, hijo del departamento de Loreto.

A mediados de 1899 salió Collazos del Rosario, en el río Urubamba, con alguna gente (unos 30 hombres) en busca de un paso al Purús. Surcó el Sepahua, afluente del Urubamba, y se internó por entre quebradas inexploradas, sosteniendo diversos combates con las tribus de indios salvajes que se le oponían al paso.

La expedición sufrió muchas penalidades. Corrido unas veces, vencedor otras, Collazos, herido de un flechazo en la mano, siguió adelante. Naufragó; perdió varias canoas con armas y víveres; pero marchó siempre en busca del paso anhelado. El éxito coronó sus esfuerzos, y á fines de agosto aparecía en las cabeceras del Purús, con una multitud de canoas arrebatadas á los indios y acompañado por más de cuatrocientos ó quinientos piros, amahuacas y campas del Ucayali, que habían acabado por sometérsele después de haber defendido con bizarría las selvas donde moran.

Después de Collazos, pasó del Urubamba al Purús D. Delfín Fiscarraldt, hermano del conocido explorador que encontró el paso del Mishahua al Manu y Madre de Dios, infelizmente perecido en las turbulentas aguas del mismo Urubamba, que hoy adquiere para nos-

otros una extraordinaria importancia estratégica, y que, á su vez, fué víctima de los indios Yuminahuas á principios de 1900.

Después de estos dos, muchísimos otros han ido á establecerse en esas regiones, echando las bases de nuestra posesión efectiva.

La línea que se trazara, de conformidad con el tratado de San Ildefonso, del origen del Yavarí al río Madera, cortaría al Purús en la semi-distancia dé la boca del río Ituxy y la ciudad de Labrea, capital del Municipio de su nombre. Quedaría, pues, por el Perú la parte más rica y poblada del Purús, con sus grandes ríos tributarios, que tantas ambiciones han despertado y en las que tan importantes acontecimientos se vienen desarrollando.

Los principales productos son el caucho, el jebe, el cacao y el tabaco, que los salvajes cultivan y benefician.

En 1871 la población civilizada del Purús no pasaba de 2000 almas. De 1870 á 1890, en el trascurso de 20 años, su población aumentó considerablemente, debido á la facilidad de comunicación y á la producción de la goma elástica, explotada desde entonces con gran éxito para el comercio y la riqueza pública del Brasil.

En la actualidad tiene el Purús más de 80.000 almas, sin contar los indios diseminados en una extensión de 6.000 kilómetros, comprendidos entre sus numerosos afluentes y lagos.

La posición astronómica del marco colocado por la comisión Pando-Acevedo en el río Purús está á los 8° 57′ 27″ S. y 69° 07′ 31″ 6. de Greenwich, posición que coincide con la embocadura de la quebrada *Yacurarú*, situada abajo de la estancia Barcelona.

Afluentes del Purús.—Río Jacaré

Este río desagua en el Purús por su margen derecha á los 6° de latitud sur. No está aún bien explorado por causa de los indios Yumas que habitan en las selvas, quienes han asaltado siempre á los audaces que han tratado de establecerse en las riberas ó internádose en sus montañas, en persecución de la shiringa que abunda en gran cantidad.

Actualmente está, pues, deshabitado el Jacaré. El río es cau-

daloso; pero por causa de la mucha palizada enterrada en su lecho, se hace sumamente peligrosa la navegación. Tiene también en la parte alta una que otra cachuela. Las aguas de este río, como la de todos los afluentes del Purús, exceptuando el Acre, son enteramente prietas, atribuyéndose por algunos esta cualidad á la descomposición de las plantas que arrastra, de donde provienen las muchas dolencias que aquejan á cuantos fijan su residencia en dichos afluentes.

El Jacaré tiene no poca extensión. Una lancha lo ha surcado por espacio de quince días, sin haber dado con el nacimiento del río.

Río Tapahuá

Es uno de los principales afluentes del Purús, en el que entra por la margen izquierda, á los 6½° de latitud, por dos anchas bocas, formando por tanto una isla bastante extensa. En todo el Tapahuá y sus afluentes abunda la shiringa; mas no se la explota en grande escala, por considerarse esta comarca, con razón, como una de las más malsanas de toda la hoya del Purús.

El Tapahuá es navegable en casi todo su curso. Lo es también hasta cierta parte el Cunhuá, su principal afluente, que dista dos ó tres días á lancha de la boca del Tapahuá. En sus selvas moran los indios Pamarys, los mismos que pasan al Juruá por varaderos que ellos conocen.

Río Mucuim

Este río, considerado también navegable, corre por la margen derecha y desagua en el Purús, próximamente á los 7° ½ de latitud. Es de curso extenso, aunque no llega al del Tapahuá. Como todos los afluentes del Purús, goza fama de malsano. Viven cerca de él los indios Anamarys. De las cabeceras del Mucuim se pasa fácilmente al Madera.

Río Paciá

Como el anterior, corre por la derecha y desemboca á los 8° ¼

en el Purús. Tanto este río como el Mucuim deben considerarse como peruanos, en razón de hallarse situados al Sur de la línea convencional de San Ildefonso y comprenderles, por tanto, las estipulaciones del tratado de límites de 1851. El Paciá es de curso corto y en sus cabeceras habitan los indios Ipurinans. Tiene shiringa y parece que también caucho; pero no se explota.

Río Ituxy

Es uno de los más interesantes afluentes del Purús, en el que desagua por la margen derecha á una latitud aproximada de 8° ½. Tiene gran extensión y se halla en su mayor parte explorado. Pocos ríos como el Ituxy y sus afluentes, más ricos en shiringa y caucho. Existen en sus márgenes importantes establecimientos explotadores de gomas, y surcan sus aguas constantemente las lanchas del rico capitalista coronel Silva Gómez, quien tiene al efecto celebrado un contrato con el Municipio de Labrea, del que depende este río.

El Ituxy es tristemente célebre entre los peruanos, porque en él halló la muerte gran número de caucheros, víctimas de las terribles fiebres que llaman las *fiebres del Ituxy*.

Este río es formado por el Iquiry y el Antimary, que vienen, uno del Sur y otro del SE., uniéndose en el punto llamado Nazareth, desde donde comienza á llamarse Ituxy.

Sus afluentes de la margen derecha son el Apuciary, el Punicicy, el Ciriquiquy y Querequetá, abundante sobre todo en caucho.

La navegación á vapor solo llega hasta Nazareth, porque la estorban más allá las cachuelas del Iquiry, que son tres, situadas á poca distancia unas de otras.

Surcando el Antimary, que no debe confundirse con el del mismo nombre, afluente del Acre, se llega á un punto desde el cual, por un varadero cómodo, se sale en seis horas al río Acre, frente por frente de la desembocadura del mencionado Antimary.

Asímismo, surcando el Iquiry, llégase al shiringal de Santo Domingo, situado frente á la boca del Riosinho, afluente del Iquiry, y en dos días escasos se pasa al susodicho Acre, que tiene, como se vé, fácil y rápida comunicación con otras arterias fluviales.

Río Sepatinym

Es poco importante. Contiene algún jebe; pero no se ha encontrado caucho en sus selvas. Está poco poblado.

Río Seruinym

Es aún más pequeño que el anterior; pero tiene sobre él la ventaja de poseer grandes manchales de caucho. Algunos peruanos han pretendido trabajar allí; mas han tenido que desistir, por las exajeradas gabelas que han querido imponerles los que se dicen dueños de este río. Además, sus condiciones sanitarias dejan mucho que desear. Como casi todos los afluentes, sus aguas son prietas.

Río Pauhinym

Es muy importante, haciéndose en él mucho comercio. En su embocadura ofrece una vista por demás pintoresca. Es navegable en invierno por toda clase de embarcaciones á vapor hasta ocho ó diez días, y en verano, sólo por canoas. A cuatro días de la boca desagua en el Pauhinym, por la margen derecha, el Atucatuquiny, frente al cual corre una pequeña quebrada, por donde fácilmente se puede pasar al Tarahuacá, importante afluente del Juruá.

El principal afluente del Pauhinym es el Muaco, navegable por lanchas. Tanto éste como todos los demás, es extraordinariamente rico en shiringa y caucho. En los centros de las selvas habitan numerosos indios, al parecer huídos de las montañas del Juruá, los que temen sobre manera á los peruanos y asaltan de noche los barracones indefensos.

No está aún suficientemente explorado el río Pauhinym. Hay todavía numerosas quebradas que no han sido visitadas por el hombre civilizado. Apesar de esto, son muchas y muy importantes las casas establecidas con fuertes capitales, en este río, que, desgraciadamente, adolece, como todos los tributarios del Purús, del gran mal

de sus pésimas condiciones sanitarias. El Muaco, sobre todo, es mortífero.

Río Ituinym

Es poco conocido; pero se sabe de cierto que contiene abundante caucho, que en la actualidad nadie trabaja. Pueden entrar lanchas.

Río Inauhinym

Tiene mucha mas extensión que el Pauhinym, al que sobrepuja en la abundancia de goma elástica. Su principal afluente es el San Francisco. El Inauhinym tiene un curso considerable y corre casi paralelo al Purús, con el que se comunica por diversos varaderos. La abundancia de caucho es tal, que se encuentra, propiamente hablando, casi en las márgenes del río. Sus condiciones sanitarias no son tampoco de las mejores. Es fácilmente navegable. El coronel Cotto ha establecido en este río una vasta explotación de shiringales, contando para el efecto con lanchas que hacen el servicio en toda la extensión del río.

Río Aquiry ó Acre

Este es el más poderoso afluente del Purús con el que confluye á los 8°41′15″ lat. S. y 57°11′45″ O. de Greenwich aumentándole considerablemente el volumen. El Acre nace en las faldas orientales de la cadena que corre paralela al Ucayali (11° Lat. S. y 70° O. de G.) denunciando sus aguas barrosas la existencia de inmensos pantanos que lo originan y el terreno aluviónico que recorre, con gradiente considerable, en la que su acción niveladora desgasta barrancos caprichosos, trasportados en sedimento á las playas del Purús.

A los 10° 37′ 11″ Lat. S. y 68° 33′ 2″ O. de G., se echa en él el río Xapury, y á poca distancia, por la misma banda izquierda, el Cámara. caudales con los que se le encuentra en Capatará, para recibir luego el río Irary, Calabria ó Riosinho, con su afluente el Caipora (río Pobre) á los 10° 2′ 44″ L. S. y 67° 51′ 26″ O. de G. La línea

divisoria con el Brasil lo corta á los 10° 33′ 54″ L. S. y 67° 30′ 17″ O. de G. y recibe yá en territorio ocupado por los brasileros, las aguas del Andirá y luego las del Antimary á los 9° 6′ 15″ Lat. S. y 67° 23′ 55″ O. de G., todos por la banda izquierda.

Su orillas son elevadas, y los barrancos que ellas muestran se desgastan continuamente, formando farallones desnudos y gredosos. El Acre es navegable por toda clase de vapores hasta la proximidad del río Xapury. De la boca hasta la llamada línea Cunha Gómez, es recorrible en 20 horas á vapor.

El llamado "Acre contestado" hasta el igarapé de Bahía, es navegable por vapores, de diciembre á abril. Empléase tres días en recorrer esta distancia. Hasta fines de mayo pueden los navíos de gran calado subir al Irary, unos 360 kilómetros. Desde el Irary se puede igualmente navegar en una extensión de 200 kilómetros, en vapores de menor calado.

Su extensión es de más de 800 kilómetros. Su comercio está atendido por más de 30 vapores grandes y muchos otros pequeños, pertenecientes á casas comerciales de Manaos y el Pará, las que hacen el tráfico de la goma elástica, que en grandes cantidades se exporta.

El Acre se ha hecho famoso, aparte de la prodigiosa riqueza de sus montañas, por el remedo de República independiente que intentó formar en 1900 el aventurero español Luis Galvez, en compañía de varios brasileros propietarios de shiringales. Tiene además el Acre la triste celebridad de ser el río que más vidas ha devorado, pudiéndose asegurar que, apenas, hay sitio en sus ricas estradas que no oculte la tumba de algun infeliz. Cálculos bien fundados señalaba para cada cien trabajadores en el Acre, una baja de cincuenta á sesenta por ciento, hasta ahora pocos años.

Algo ha disminuido tan espantosa mortalidad, porque parece que el río se fuera cansando de hacer víctimas; pero, con todo, hoy por hoy, de cien hombres que entran en el Acre, puede afirmarse que al cabo de dos años ha perecido cerca de la mitad. La enfermedad dominante es el beriberi, en su forma más terrible, cual es la galopante. Quien recorra despacio este ingrato río, objeto constante de la ambición de nuestros vecinos, contemplará con el alma apenada un espectáculo tristísimo. Vénse salir de los innumerables ba-

rracones que bordan las riberas, á seres extraños, con las marcas impresas en el rostro del mal que los llevará á la tumba, flacos, cadavéricos, con los ojos relucientes por el ardor de la fiebre, ó informes, hinchados, arrastrando las piernas en que ha hecho presa el beriberi. Y si, sobreponiéndose á todo, pasa al interior de sus casuchas, el espectáculo sobrecoje y atrista el ánimo. Columpiándose en sus redes de un color indefinido, están los desdichados á quienes la muerte ha escogido yá y que cuentan por instantes los que los separan de la eternidad.

La vista de tantas desgracias hace á todos indiferentes á los agenos infortunios, y se muere sin consuelos, sin asistencia, muchas veces aislados de todo ser humano.

Los shiringales son en gran número y muy ricos, no obstante la larga explotación que vienen sufriendo. De la boca á la villa de Antimary se cuentan: Eduardo Ribeyro, Tambaquí, Volta do Acre, San Antonio, San Felizmeno, Aripuaná y Madeïrim, todo en seis horas de viaje, que es lo que gasta un vapor en recorrer la distancia citada. De Antimary á la boca del Riosinho des Pontes, otras seis horas, hay las siguientes: Entreríos, Francia, Porto Central, Lua Nova, Redençao y Andirá. Entre dicho Riosinho des Pontes y el llamado de Braga, unas veinte y cuatro horas de navegación, no hay menos de veinte y tantos, en esta forma: Novo Axioma, Mundo Novo, Volta de Macapá, Esperanza, Caquetá, Puerto Alonso, San Jerónimo, Floresta, Falheiro, Novo Destino, Gloria, Humaytá, Boa Uniao, Fortaleza, Apihy, Bagazo, Baxia Verde, Nova Olinda, Nova Vista, Bom Futuro, Catuaba, Panorama, Independenza é Imprensa. De Riosinho, ó Irary, á la boca del Xapury, veinte horas de viaje, hállanse: Santa María, Flor d' Ouro, Antúnez, Iracema, Paumary, Carapatá, Santa Isabel, Xapury ó Asunción. Dejando á un lado el Xapury y subiendo el llamado Aquiry, solo hay Pau Vir, San Antonio y San Vicente, en la desembocadura del río de este nombre.

El afan del lucro ha sido el principal móvil de todas las exploraciones hechas en este río, que tiene, como se ha visto, varaderos al Ituxy por Antimary y boca del Riosinho al Iquiry; con el Madera por el Abuná, y por Apihy, en seis horas de viaje por tierra; con el Yaco, por diversas partes, y además con el Madre de Dios y el Beni.

El marco divisorio puesto en 1896 por la comisión Acevedo Pando, se halla situado á tres millas arriba de Caquetá, en el lugar en que posteriormente se ha fundado Puerto Alonso.

La existencia en el Acre es cara sobre toda ponderación. Los víveres y las medicinas adquieren á veces precios fabulosos.

El país por sí no produce nada: ni tienen caza sus montañas, ni peces el río. El pirarucú, la carne *velha* y la fariña, he allí toda la base alimenticia de sus moradores, cuyo número lo calculo en 18.000, incluyendo mujeres y niños.

El descubrimiento del río Acre data de 1860. Manuel Urbano da Encarnaçao, hombre atrevido y rústico, llegó á él y lo surcó durante veinte días, juzgándolo un canal natural que ponía en comunicación uno de los afluentes del Madera con el Purús.

En 1865, en desempeño de una comisión de la Sociedad Geográfica de Londres, el geógrafo Sr. Chandless, exploró el río Acre en toda su extensión navegable, en una lancha de pequeño calado (tres pies) que puso á su disposición el Gobierno de Río Janeiro, y según consta de su informe, no existían entonces más habitantes que los aborígenes.

Los primeros pobladores de Acrel fueron los cearenses, la gente más emigrante del Brasil, los que penetraron en el año 1879, atraídos por la goma elástica, única fuente de riqueza explotada hasta hoy en una región que abarca más de 4.700 millas cuadradas.

En 1887 el coronel Antonio R. Pereira Labrea cruzó los bosques que separan las hoyas del Madera y el Purús, partiendo de Villa Bella y llegando después de 19 días á la barraca Flor de Oro, en el Acre.

A esta siguieron otras expediciones que pusieron en comunicación el Tahuamanu con el Alto Acre.

El coronel José R. Pando efectuó dos exploraciones en los años 1894 y 95. Sus informaciones acerca del Noroeste de Bolivia resolvieron al gobierno de Alonso á enviar á esas zonas al Ministro Plenipontenciario en Rio Janeiro, Sr. José Paravicini, quien fundó el Puerto y Aduana del Acre en 3 de enero de 1899, dando así comienzo á la sensacional pieza que hoy mismo se desarrolla en esos parajes y que, habiendo comenzado por la comedia de Galvez, está teniendo un esenlace verdaderamente trájico.

El Yaco

Este río desagua por la margen derecha en el Purús. Es menos considerable y de menor curso que el Acre, con el que se comunica por distintos varaderos, en cuatro ó cinco horas de marcha á pie.

Como casi todos los afluentes del Purús, es muy sinuoso y describe curvas por demás violentas, lo que, unido al gran número de palos clavados en el fondo, hacen difícil su navegación.

Este río es navegable por vapores, cinco meses en el año, hasta algo más arriba del Macahuan, y por lanchas hasta San Pedro, unos tres meses. Canoas pueden subir quince días más todavía.

Los afluentes del Yaco son: el Caeté y el Macahuan, por la margen izquierda; y el Riosinho por la derecha. El Caeté es navegable por lanchas durante cuatro meses. En el punto en que desagua en el Yaco se ha formado una pequeña población, centro de casi todo el comercio.

El Macahuan es más caudaloso que el Caeté, y aparente por tanto para la navegación.

Los principales lugares del Yaco. centro de explotación de gomas, son: Serraria, Boa vista, Linda vista, Paumarys, Guerreiro-Maracahú, Ignacinho, San Miguel, Maracahú da Cruz, Limoeiro, San Joao, Merced, Arara, Esperanza, Santa Clara vieja, Santa Clara nueva, Redençao, Natal, Casa verde, San Joaquín, Bom Futuro, Espiridiao y San Pedro. Aquí corre el río por entre tierras altas y se experimenta una temperatura más benigna. En general, el Yaco es sano, principalmente en las cabeceras. Sólo en el Caeté reina el beriberi y las demás molestias propias de los climas cálidos. El caucho abunda en el centro de las montañas.

Río Chandless

Está explorado en gran parte y poblado por algunos brasileros. Es río caudaloso, de mansa corriente, y navegable por vapores en el invierno. Contiene mucho caucho, que recién se comienza á trabajar,

y en sus selvas moran diversas tribus de indios que, como los piros, van poco á poco domesticándose.

El nombre de Chandless con que es conocido es el del célebre viajero inglés que exploró gran parte del Purús; los indios le llaman Tulimanu. En rigor el Chandless no es tributario del Purús, sino que con el Cújar contribuye á formar aquel. Es de la confluencia de estos dos ríos que el Purús comienza á ser conocido con tal nombre, por los naturales.

Gran número de peruanos se ha establecido en este río, el cual cuenta desde hace tres años con autoridad nacional.

EL JURUA

Este magnífico río, conocido con el nombre de Hyruba por los naturales ribereños, tiene origen en un ramal de la cadena oriental de los Andes, que se extiende al E. del Sarayacu, afluente del Ucayali, hasta el nudo del Cuzco, entre los siete y once grados de latitud Sur.

La dirección de este ramal es de SO. á NE. Por esto, teniendo ambos ríos, puede decirse, casi un mismo origen; siendo, propiamente hablando, ramas de un mismo tronco, al punto que sus cabeceras están muy próximas entre sí, tan pronto como llegan al llano, se van separando más y más, y de la boca del Gregorio para abajo, el Juruá sigue una dirección O.NE., que conserva hasta su entrada en el Amazonas.

Su dirección media es en parte de E. á O., y desde los 6° 30′ S. por Noreste, entra en el Brasil por el territorio litigioso entre el Perú y Bolivia, según diversos mapas geográficos.

El Juruá abraza, según los cálculos más autorizados, una extensión de mil quinientas millas navegables, de las que cerca de mil son á vapor.

Hasta ahora poco, era casi desconocida toda la inmensa región al Este del Urubamba y el Ucayali. El ilustre Raimondi nunca tuvo oportunidad de explorar esa comarca, cuyo cabal conocimiento débese, principalmente, á la ruda labor de los caucheros que la han cruzado en todas direcciones.

Ya no es posible, pues, seguir creyendo que el Madre de Dios es el origen del Purús, ni que este río y el Juruá tienen una misma y común fuente, ni que—como otros han supuesto—el Camisea ó Paucartambo, da nacimiento al río que nos ocupa.

La hoya del Juruá es perfectamente independiente de la de los demás y su sistema hidrográfico bastante conocido, para que puedan tener aceptación errores geográficos tan graves como los apuntados.

La cuenca del Juruá no está interrumpida por montañas; es decir, que no tiene solución de cerros, sino puramente llanuras montuosas cubiertas de tupido bosque, que se extienden hasta la proximidad del Pacaya, en el Alto Ucayali.

El Juruá lo forman los ríos Torolluc y Pique-yacu, que nacen en unas pequeñas colinas á la altura, más ó menos de la boca del Tambo, sin que pueda conocerse cual es el principal, por tener la misma anchura en la confluencia, y arrastrar ambos, al parecer, el mismo caudal de agua. Sin embargo, una observación detenida de estos ríos, nos permitiría, talvez, dar la preferencia al Torolluc, pues es cosa averiguada que se le surca fácilmente en canoa hasta ocho días de su confluencia con el Pique-yacu, susceptible, tan solo, de cinco ó seis días de navegación.

El Torolluc corre de E. á O. Muy cerca de su nacimiento recibe por la derecha las aguas del Metalías y después, por la izquierda, las del Guineal; y ya engrosado de este modo se junta, en el punto llamado "Resbaladero", con el Pique-yacu, que corre de SE. á NO.

El Pique-yacu cuenta como sus afluentes: al Legía y al Achupal, por la derecha, y al Zancudo por la izquierda. Desde el punto que ambos ríos se encuentran, formando un raudal considerable, comienza el Alto Juruá, cuyo nombre conserva hasta la boca del Gregorio, en que empieza á llamársele Bajo Juruá, y es de la pertenencia del Brasil.

Bajando el Alto Juruá, el primer río que se encuentra en la margen derecha, es el Serrano-yacu; después viene por la izquierda el Paujil-yacu; luego, á la derecha el Plátano-yacu; y en seguida, á la izquierda, el Huaca-pistá. Cuéntanse, después, el Súngaro-yacu, en

la margen derecha; el Dorado en la izquierda, y por último, el Beo á la derecha.

No creo de más advertir que, como se vé por esta nomenclatura, todos estos ríos han recibido nombres de los caucheros peruanos, que han sido los primeros en penetrar en esas montañas y explorar sus diferentes corrientes.

Del Beo al Breu no hay mucha distancia.

A medio dia de bajada de este último se encuentra la boca de una ancha quebrada que permanece sin nombre, conociéndola todos por sólo el de Paraná, traducción brasilera de quebrada. De aquí á otro medio día de navegación en canoa y en la misma margen derecha, desagua en el Juruá el río San Juan. Tiempo igual se emplea en recorrer la parte del río comprendida entre la citada boca del San Juan y la de la quebrada llamada de los Besas, también de la derecha.

De este punto á la boca del río Tejo, en la misma ribera derecha, sólo hay once vueltas, que se recorren en cuatro horas. Menos tiempo se gasta del río Tejo á la boca del Arara, que viene de la izquierda. De aquí á la boca del Amuenya, también en la izquierda, no hay sino tres vueltas no muy grandes.

A más de ocho horas de viaje del Amuenya entra en el Juruá, por la margen izquierda, el río Grajaú, y un poco más abajo la quebrada de Minas. De aquí puédese emplear seis horas hasta el Ouro Preto, afluente de la izquierda, como el anterior. En seguida vienen: por la derecha, el llamado Riosinho del Crucero, y luego, por la izquierda, el Juruá Miry.

De este punto al Moa hay casi la misma distancia que al Amuenya, y en este trayecto, solo cabe mencionar el Valparaíso, que desagua por la derecha, y el Paraná de la Viuda, por la izquierda; siendo los demás raudales que engrosan el Juruá, pequeñas quebradas de corto curso.

La parte peruana del Juruá concluye mucho más abajo, precisamente en la villa brasilera de San Felipe, situada en el espacio comprendido entre la boca del Tarahuacá y la del río Gregorio, y en ella se cuentan tres ríos de relativa importancia: el Ipixuna á la izquierda, y el Libertad y el Oraçá á la derecha.

El Alto Juruá es traficado en invierno por gran número de vapo-

res y lanchas que mantienen un tráfico constante. Estas embarcaciones suben hasta la boca del Breu, en los meses de diciembre, enero, febrero y marzo. Cuando la estación lluviosa tiende á calmar y disminuyen, por tanto, las aguas del río, la navegación se restringe á la boca del Amuenya ó á la del Juruá Miry, ó, por último, á la del Moa, hasta donde pueden ir vapores en toda época del año.

En verano seca considerablemente el río, al punto de que en la boca del Breu, por ejemplo, es vadeable á pié, llegando el agua tan solo á la rodilla.

Puédese, sin embargo, traficar en él en canoa hasta sus propias cabeceras, pues los repuntes que periódicamente sobrevienen, impiden que el nivel de las aguas baje hasta el punto de no permitir el paso de embarcaciones menores.

En toda la longitud navegable á vapor, no ofrece el Juruá dificultad alguna, no diré insuperable, pero ni siquiera de cierta consideración. El río describe, es verdad, curvas bastante cerradas y violentas; pero éstas son pocas. En lo general, se desliza mansamente en extensas vueltas y largas encañadas, lo que facilita una tranquila navegación. Tan sólo en el sitio llamado *Caçhoeira*, situado abajo de la boca del Amuenya, adoptan los navíos ciertas precauciones para evitar el encuentro de grandes bloques de piedra que obstruyen el lecho del río y hacen ese paraje harto peligroso en determinada época del año.

La corriente constante del río en el Alto Juruá, la computo en tres millas por hora, término medio. Facil es apreciar la velocidad de la corriente por el siguiente dato: de la boca del Tejo al Breu, en canoa, ha demorado el que suscribe, *sesenta horas* efectivas de navegación, y en la bajada ha recorrido el mismo trayecto en sólo *diez y seis*, aproximadamente la cuarta parte de tiempo menos.

Del Juruá Miry para abajo, la velocidad de la corriente disminuye en la misma proporción que aumenta el ancho del río, que, en esta parte, bien puede tener unos trescientos metros de anchura.

Los afluentes.—El Amuenya.

Este río tiene origen en la cadena de cerros que separan la

cuenca del Ucayali de la del Juruá. Corre entre los 75 y 76 grados longitud O. de París y los 8 y 9 grados latitud S., pudiendo calcularse, aproximadamente, la extensión de su curso en 250 kilómetros. Este rio nace y corre, pues, por territorio esencialmente peruano.

Del punto en que se halla establecida la casa comercial de Fernández & Cª, parte el camino, ó trocha mejor dicho, que conduce á la boca del Cayanya, pasando por San Lorenzo. A tres horas de la desembocadura, desaguan en el Amuenya las quebradas Mushuyacu y Coconayuc, por la última de las cuales, cuando está crecida, surcan las canoas cargadas de caucho, hasta muy cerca del Cayanya, separado de aquella por unas lomas de suave inclinación.

De la citada casa de Fernández, á dos días de surcada, se encuentra una quebrada á la derecha, llamada Ashuya. De allí á diez vueltas hay otra en la misma margen, la Tahuaya. De este lugar al pueblo cauchero de Bellavista, solo hay un día. Se sigue surcando, y á los dos días desemboca la quebrada de Nunhuaya que viene por la izquierda. A partir de Bellavista puede el Amuenya surcarse ocho ó diez días. En sus cabeceras habitan los indios Amahuacas.

La navegación del Amuenya se verifica en todo tiempo en canoa. En el invierno podría subir una lancha de tres ó cuatro pies de calado, hasta el lugar llamado Bellavista. De su desembocadura hasta muy arriba, el río conserva una anchura media de 50 metros; no pasando su velocidad de cuatro millas por hora, excepto en los sitios próximos á las *hurmanas*, donde aumenta un poco. Gózase en el Amuenya de vistas bastante pintorescas, pues la configuración del terreno por donde corre el río, presenta á cada paso panoramas cuya belleza atrae poderosamente la atención del viajero. Del Puerto del Varadero á la boca, sólo se emplea medio día. Del Alto Amuenya hay un varadero al Chessea, afluente del Alto Ucayali.

El Tejo

Este río desagua en el Juruá por su margen derecha, aproximadamente á los 9 grados de latitud y S. 75 grados O. de Paris. Algo

más pequeño que el Amuenya, está, sin embargo, más poblado, así por peruanos como por brasileros, quienes (los últimos) ejercen en él un odioso predominio. No es navegable por lanchas. Cuenta con un varadero que conduce al Tarahuacá, río que rivaliza en importancia con el mismo Juruá.

El principal afluente del Tejo es el río Blanco, por donde los caucheros han hallado modos de comunicarse con el Riosinho del Crucero, que viene á desaguar en el Juruá muy abajo, cerca ya de la boca del Juruá-Miry.

El Arara

Tres vueltas arriba de la boca del Amuenya, desagua en el Juruá el río Arara, de extenso curso, pues corre paralelamente con éste. En él se halla trabajando cierto número de peruanos en tranquila y pacífica posesión.

El Arara es navegable por canoas en todo tiempo.

El Breu

Desagua en el Juruá á los 9° de latitud Sur y 75° O. de París. Es el más pequeño de todos los nombrados, si bien tiene para nosotros una importancia mayor, por hallarse poblado únicamente por peruanos, que han formado en su embocadura un bonito pueblo, donde gozan de todas las libertades que es posible tener en montañas tan apartadas de la acción central del Gobierno.

A pesar de que, por ir escaseando el caucho, han abandonado el Breu muchos trabajadores peruanos con sus familias, aún quedan algunos centenares de ellos ocupados en esa labor.

Con el descubrimiento de dos varaderos al Tarahuacá, uno directamente del Breu, y otro del Buisnao, su afluente de la derecha, ha tomado el río que nos ocupa una importancia grande.

Así el Buisnao como el Breu son de penosa navegación por la velocidad de su corriente, mayor que la de los demás ríos que hemos mencionado. Por este motivo, nadie anda por ellos cuando están crecidos, porque si la surcada se hace pesadísima en tales condicio-

nes, en la bajada se corre el riesgo de virar á cada paso por las vueltas forzadas y los palos atravesados que hay que salvar.

Al entrar en el Juruá, el Breu rechaza las aguas de éste, formando rebullos y remolinos peligrosos.

El Juruá-Miry

A los 7°30′ de latitud Sur y 74°20′ de longitud Oeste de París, se encuentra la boca de este río, conocido generalmente con el nombre de Juruá-Miry ó Juruá pequeño; siendo, en verdad, uno de los más importantes del Alto-Juruá.

Este río se forma en las derivaciones de los cerros que se prolongan al Este del Ucayali, en el mismo lugar en que tienen origen las quebradas que constituyen el Abujao, afluente de este.

Al principio el río es conocido con el nombre de Juruillo, hasta la boca del Junín en que empieza á llamársele Juruá-Miry. En rigor, el cambio de nombre sólo debería tener lugar desde el momento que recibe al río Blanco, que junta con él sus aguas turbulentas, aumentándole considerablemente el caudal. Antes de esta unión, el Juruá-Miry no ofrece particularidad ninguna. Entre el Junín y el río Blanco, ambos afluentes de la derecha, recibe al Tamboryacu, por la margen izquierda.

El Juruá-Miry es río de largo y sinuoso curso. Arriba y abajo de la boca del Junín hay *hurmanas* ó caidas de agua, que embarazan la libre navegación, obligando á descargar las canoas para pasarlas á pulso. En lo demás, no ofrece el río dificultad ninguna.

Andan por él en todo tiempo, canoas y batelones grandes y pequeños. Para la navegación á vapor es inadecuado, porque no tiene canal conocido y no conserva mucho tiempo las crecientes, pues baja tan rápidamente como crece. Yo he podido comprobar el siguiente caso: habiendo comenzado á surcar en canoa con una creciente extraordinaria, al punto que las aguas habían rebalsado el cauce natural y derramádose por el monte hasta una altura de casi un metro; á los dos días el río había bajado más de dos metros, y á los cuatro, apenas tenía el agua necesaria para que no se varase la canoa.

Este río desemboca en el Juruá por la margen izquierda, á los 7°35′ latitud Sur y 82°29′ longitud O. Greenwich. Nace muy cerca del Juruá-Miry, con el que corre paralelamente por territorio netamente peruano.

Muy pocas noticias se han tenido, hasta la fecha, de este río; tan pocas que no figura en ningún mapa del Perú. Así, no es extraño que, tratándose de él y de su principal afluente el Breguez, se haya dicho que éste, impropiamente llamado *Braganza*, es prolongación del ¡Abujao! y que el río Utuquinía, afluente del Ucayali, se une al Breguez para formar el Moa.

Hasta la boca del Breguez puede el Moa ser navegable en lanchas pequeñas. De allí para arriba, lo es tan solo por canoas y monterías.

Los demás ríos, afluentes del Alto Juruá: Grajaú, Ouro-Preto, Riosinho, Valparaíso, etc., no ofrecen particularidad digna de ser anotada.

LOS VARADEROS

Las troehas ó caminos que ponen en comunicación entre sí las diferentes quebradas, son los varaderos, que tan importante papel desempeñan en la viabilidad y trasporte de esas montañas, regadas por innumerables raudales más ó menos considerables.

El machete del cauchero reclama para sí el honor del descubrimiento y apertura de estos senderos, que en su primitiva y selvática aspereza, carecen de las más pequeñas seguridades para quien no está acostumbrado á la vida montaraz. Pero así y con todo, prestan utilísimos servicios, no siendo, por cierto, el menor el ancho campo abierto al estudio é investigación científicos, con el mejor y más acertado conocimiento de la geografía patria.

Cinco son los varaderos que ponen en comunicación el Ucayali con el Juruá, y son los siguientes:

Del Utuquinía al Moa

El Utuquinía es una quebrada que sale al Ucayali, frente á Cayaría, á los 7°30′ de latitud Sur, más ó menos. En los primeros tiempos del caucho, este varadero fué bastante traficado; pero habiéndose ya extinguido, casi del todo, el codiciado árbol, así en el Utuquinía como en las montañas recorridas por el Moa, hace algunos años; al tráfico ha cesado casi por completo. A nadie puede, sin embargo, ocultársele la importancia tan grande de este varadero, el más próximo á nuestras legítimas fronteras con el Brasil.

Como el patriotismo se resiste á creer que nuestros límites con esta república han de continuar sin arreglo indefinidamente, y como, en el peor de los casos, por las razones que en otro lugar se exponen, el río Moa habría de ser el divisorio entre ambos países; salta la necesidad de poner á éste en rápida y fácil comunicación con los centros poblados del Ucayali, y en tal caso, el varadero del Utuquinía se impone como la vía natural más cómoda.

Surcando el Utuquinía doce ó quince días se llega al varadero, ancho y seco y sin grandes cuestas. Un peón con carga demora un día en pasar al Moa, y sin carga, sólo medio día. La bajada del Moa se efectúa en cuatro ó cinco días, según esté el río crecido ó bajo.

La parte más pesada es la surcada del Utuquinía, pues tiene este río muchas *hurmanas*, que hacen el viaje muy penoso, por la operación de descargar las canoas y halar éstas en los malos pasos.

El río es muy favorecido de toda clase de caza y tiene varias cochas, donde se halla paiche y vacas-marinas en abundancia. Terminaré manifestando que este río no figura en ningún mapa del Perú, ni aun en el de Raimondi.

Del Abujao al Juruá-Miry.

Es igualmente importante y en el que menos tiempo se emplea para ir del Ucayali al Juruá.

El Abujao no es navegable por lanchas. Sus afluentes principa-

les son: por la derecha, el Pacaya, el Tarahua y el Shesha, y por la izquierda, el Mateo, el Amoya, el Bucunya y el Camanhua. Surcando se emplea ocho ó diez días hasta la boca de la quebrada Mateo, que queda en la margen izquierda, y la que se sigue dos días. Se entra luego en una quebradita llamada Pacaillo, que desemboca en el Mateo por la izquierda, la cual no ofrece inconveniente alguno siempre que se surque en invierno. Medio día se demora en ella hasta el Puerto del Varadero que llaman la *Hurmana*, porque allí la navegación se interrumpe por causa de grandes piedras por entre las que se desliza el agua, formando pequeñas cascadas, en una extensión de más de cien metros.

El camino por tierra tiene comienzo en la misma boca del Pacaillo. Traficable sólo en verano, es lo más malo que cabe imaginarse. Atraviesa el río *¡doce veces!*, se pierde en el monte, asciende por lugares en que hay que trepar como mono, ó baja á sitios anegadizos y encharcados. Felizmente esta sección es muy corta, pues sólo se emplea media hora en recorrerla.

De la Hurmana parte un camino ancho, de metro y medio, que deja á la derecha las piedras de Pacaillo, y costeando la ribera derecha de esta quebrada, atravesándola á veces, la abandona definitivamente al encontrar el Anguillaycu, afluente de aquel. Bandeando esta quebrada, el camino se divide en dos: uno que sigue la margen derecha de este río por espacio de una hora, y en seguida trasmonta algunas pequeñas colinas de soportable inclinación, y llega al llano por donde ya corren las aguas que forman el Pumaycu, afluente del Junín. Si el Pumaycu estuviese regularmente crecido, fácil es embarcarse en él y bajar en media hora al Junín, y por éste, en dos horas, al Juruá-Miry; mas si no contase con el agua suficiente, entonces se sigue el camino primero por Pumaycu, y bandeando éste, por la orilla izquierda del Junín, hasta el puerto, sito en la boca del río. En este caso se puede tardar un día entero en recorrer el camino; esto es, si se va con carga.

El otro camino, que parte de Anguillaycu, atraviesa el bosque en dirección oblicua y va á encontrar la quebrada de Junín en el punto llamado Moteloy. De aquí, si se quiere, se baja como en el

anterior, ó de nó, se bandea el Junín y se va directamente á encontrar la margen derecha del Juruillo, arriba de las hurmanas.

No se detiene aquí este camino, porque bandeado el Juruillo, sigue á través del bosque, rematando en las cabeceras del Tamboryacu.

De los dos caminos que ligeramente hemos revistado, el más usado es el que vá por Pumaycu y Junín. El tiempo máximo que se emplea en atravesarlo, es dos días, llevando carga; sin ella, un día. El camino, como decimos al principio, es bien ancho y casi todo él seco. Sólo en dos ó tres partes se encuentra un poco de barro.

Para que este varadero preste al comercio y á la autoridad todos los importantes servicios de que es susceptible, requiere muy poca cosa:

1º En primer lugar, abrir desde la boca del Pacaillo y siguiendo la margen izquierda de este río, una trocha ancha y en terreno no inundable, que empalme con el camino que parte de la Hurmana.

2º Anchar la trocha, hoy enmontada, que sigue la dirección del Huasccachacca, que no es otro que el mismo Pacaillo; y

3º Arreglar los puentecitos rústicos que se hallan en todo el tránsito, principalmente los echados sobre el Pumaycu.

Con estas ligeras reparaciones tendríamos un buen camino de montaña por terreno sólido, que abriría rápida y cómoda comunicación entre las cabeceras del Abujao y las del Juruá-Miry, poniendo, así, esta región bajo la inmediata dependencia y sujeción de la autoridad peruana de Loreto.

Aquí creo del caso advertir que todos los terrenos que atraviesan los ríos mencionados, son altos, secos y muy apropósito para construir un buen camino de herradura, si es necesario, hasta la misma boca del Juruá-Miry.

El camino que vá por Moteloy es, más ó menos, de la misma extensión que el otro, pero sin sus comodidades. Sólo es una trocha propia para el tráfico á pie; en cambio que por el de Pumaycu, se pasan fácilmente canoas y batelones de todos tamaños, arrastrándolos por sobre rodillos

El camino de Moteloy lo siguen, sin embargo, cuantos tienen

trabajo en el Juruillo y los que se hallan establecidos en las cabeceras del Tambor-Yacu.

Del Abujao al Moa.

El río Abujao no sólo tiene importancia por el doble varadero que acabamos de mencionar al Juruá-Miry, por Junín y Moteloy sino que la tiene, además, por otro varadero perfectamente traficable que conduce al río Moa.

Sin embargo de que nuestra jurisdicción en el río Juruá (en la parte alta, que es la que nos atañe), se extiende desde la desembocadura del Gregorio, situada, proxímamente, á los 7º de latitud Sur y 70º 28′ longitud Oeste de Greenwich, punto en que, cabalmente, termina la comarca brasilera de San Felipe; en el estado litigioso en se encuentran esos territorios, no sería prudente establecer de hecho la administración nacional en dicho punto; pero no habría, ciertamente, inconveniente para fijarnos en la desembocadura del Moa, sitio bastante alto, que deja una faja de terreno libre para atender los reclamos que pudieran suscitarse, que es netamente peruano y apropiado al intento que se persigue.

Partiendo de este supuesto, perfectamente hacedero, los varaderos que comunican el Moa con el Ucayali, tienen una importancia notoria.

Ya hemos hablado del Utuquinía; diremos ahora que, por el Abujao, tenemos también un regular camino que poco necesita para hacerlo traficable.

De la boca del Mateo se sigue surcando el Abujao dos días hasta la boca del Pacaya, que afluye por la derecha. Se entra por Pacaya y se le surca otros dos días hasta Pampa Hermosa, de donde parte el varadero que vá al Moenaico. Este es un poco largo; pero sigue un terreno seco, no interrumpido, como otros, por riachuelos ó cortaduras. El camino remata en la margen izquierda del Moenaico. Se baja este río medio día y se llega por la margen derecha al Breguez, quebrada considerable, de extenso curso, la cual se baja en cuatro ó cinco días hasta su desembocadura en el Moa margen

derecha. De este punto á la boca del citado Moa son tres días más de bajada.

Este varadero es ahora poco traficado por causa del escaso trabajo de caucho en las montañas del Breguez y del Moa.

Del Tamaya al Amuenya.

Es el que, hoy por hoy, mantiene una comunicación constante y regular entre el Ucayali y la parte peruana del Alto Juruá, pasando por él anualmente de diez á doce mil arrobas de caucho y jebe, cuyos derechos de exportación recauda la aduana de Iquitos, así como se introducen mercaderías por un valor aproximado de cien mil soles.

El río Tamaya desemboca en el Ucayali muy cerca del Abujao y es superior á éste en la mayor extensión de su curso y en sus numerosos afluentes, que le permiten ser navegable en invierno hasta la boca del Putaya, y en verano hasta Binoncuro, por lanchas de 5 pies de calado. Su altura media sobre el nivel del mar es de 148 metros.

A contar de la boca, tenemos á la margen derecha la quebrada Ahuachanía, de donde en once horas, se llega á Charasmaná (en shipivo, *Cerro de leña*) situado en una altura á la orilla izquierda A cinco horas de distancia y en la misma dirección, está Carumaná, importante por sus extensas chacras de sembríos y sus grandes salazones de paiche. Seis horas hay de este lugar á la boca del Inomapuya, que entra por la derecha, y cuatro de aquí á Panuco, situado en la margen opuesta.

No lejos de Panuco, habitado por familias cashivoyanas, desagua la quebrada Imería por la izquierda, y cinco horas más allá y en el mismo lado la de Chauria. En otras cinco horas se llega á Binoncuro, lugarejo de unas veinte casas, último lugar habitado del Tamaya y centro de alguna actividad comercial de las quebradas que alimentan este río. Muchos caucheros de los que trabajan en el Juruá, tienen en este pueblo sus familias. Por su posición y relativa importancia, Binoncuro debe contar con la sombra de la autoridad de que carece.

Cuatro días se emplean de Binoncuro á la boca del Yucaya, en la margen derecha, contándose en el tránsito y en la opuesta orilla, la quebrada de Shanuya. Del Yucaya son otros cuatro días hasta el Chatanya, de la izquierda, y en este trayecto, sólo es digna de mención la quebrada de Nunhuaya. Por fin, antes de llegar á la boca del Putaya, hasta donde se emplean otros cinco días, se encuentran las quebradas de Acanya, Yucanya y Cayanya.

Hasta aquí el Tamaya conserva, á poca diferencia, la anchura que tiene cerca de la boca, y en toda esta larga extensión es navegable por lanchas de cuatro y cinco pies de calado, en los meses de diciembre, enero, febrero y marzo.

La dirección constante del río es de SE. á NO. La velocidad de su corriente la computo, término medio, en dos ó tres millas, río bajo.

El Tamaya se divide en tres quebradas de igual extensión y caudal de agua: la del mismo Tamaya, que viene de la izquierda; la del Putaya, por el centro, y la del Shahuanya, por la derecha. El camino al varadero es por el Putaya, recorrible, si tiene suficiente agua, en un par de días hasta la boca del Cayanya, que afluye por la derecha.

Esta quebrada tiene el grave inconveniente de sus *hurmanas*, que son tres grandes, amén de otras pequeñas correntadas. En cada una hay que descargar las canoas y hacer lujo de fuerzas para pasar las piedras. En río crecido la dificultad no es mucha.

Cuanto al Cayanya, tiene también una gran hurmana, que es la desesperación de cuantos se ven obligados á traficar por allí, pues no es raro que viren las canoas y que se pierda el total ó parte de la carga, y se vea expuesta la vida misma de los bogas.

Sólo en la época del invierno hay probabilidad de tener agua para que surquen canoas con carga por esta quebradita.

En su defecto, se toma el camino que arranca de la boca por su margen derecha.

Se atraviesa por un puente inverosímil una quebradita invadeable cuando está crecida, y frente á la casa de Bautista Ruiz, en la boca del Intuto, se bandea el Cayanya, á pie, si el agua lo permite.

Sigue el camino por la orilla izquierda, y cerca ya de la Hurmana, se atraviesa de nuevo el Cayanya, prolongándose por la derecha hasta San Lorenzo, vulgarmente llamado la Chacra. Frente á este sitio se pasa otra vez por un puente la misma quebrada, y á una hora de viaje, más ó menos, se la atraviesa por última vez; empezando entonces á subir unas cuestas bastante pesadas, al pié de las cuales y del otro lado se halla la quebrada de Coconayuc, que se pasa á pié. No lejos se bandea otra quebrada de nombre Mushuyacu, que, como la anterior, desagua en el Amuenya, y cortando en línea recta una sucesión de pequeños cerros, se llega al fin al río Amuenya, en el punto en que está situada la casa comercial de Fernández y Cia.

Seguramente, este varadero es más corto que el del Abujao; pero las pésimas condiciones del camino, lo hacen en extremo pesado. Por lo regular, un peón con carga demora dos días desde la boca del Cayanya al Amuenya, ó viceversa.

El camino, si tal puede llamarse la mala trocha que existe, no vá por el llano, sino que corta casi en línea recta las colinas que hay al paso, á veces con grave exposición del viajero, al que no tarda en fatigar horrorosamente esta extraña gimnástica.

El terreno es muy montuoso y quebrado; de allí, el sinnúmero de pequeñas corrientes que lo cruzan en todas direcciones, manteniendo la humedad del suelo y formando en parte verdaderos pantanos.

La sección más mala es la comprendida entre el poblado de San Lorenzo y la margen izquierda del Amuenya, donde tiene lugar el *divortia aquarum*. Aquí, á cada paso, hay que meterse en el agua, trepar por alturas, si no considerables, de áspero acceso, y rodar por puentecillos fantásticos, improvisados de cualquier modo y que estallan y se hunden al menor peso.

Con ser bastante corto este varadero, en algunas ocasiones se hace aún menor, cuando el Coconayuc por ejemplo, está crecido, porque, entonces, surcan por allí las canoas procedentes del Juruá, y salen al Pasaje, acortando la mitad del camino.

San Lorenzo es un lugarejo que tiene cuatro años de existencia, pues fué fundado en 1897 por el Gobernador, Sargento Mayor D. Justo Balarezo.

Cuenta en la actualidad con una veintena de casas habitadas y extensas chacras.

Para poner esta vía en condiciones aceptables, á fin de mantener un tráfico constante, débese preferentemente limpiar el canal del Putaya y el del Cayanya, desembarazándolos de las palizadas que los hacen tan peligrosos, así como de las piedras que producen las caídas de agua conocidas con el nombre de *hurmanas*, cosa que, á poco costo, podría hacerse, aprovechando la seca del río en la época de verano. De este modo, la navegación en canoa hasta la Chacra, no ofrecería dificultad alguna.

Hay en el Alto Ucayali cosa de dos mil indígenas que deben á sus patrones de cuarenta á cincuenta mil soles. Rescatadas parte de estas cuentas por el Gobierno, y obligando á los patrones á presentar á los deudores en la parte del Ucayali que se indicase para ese fin, se trataría de hacer desaparecer los obstáculos ya anotados del río Putaya. Arreglada la vía fluvial, podría colocarse del mismo Juruá (boca del río Amuenya) á la boca del citado Putaya, una vía érrea sistema Decauville; más, provisionalmente se podría hacer desde el Cayanya á la casa del Sr. Fernández en el Amuenya, unos 15 kilómetros, con lo que tendríamos comunicaciones rápidas y un aumento en el comercio muy superior al que actualmente tiene el departamento, aparte de la entrada de capitales que fomentarían sus riquezas naturales. En este asunto es necesario ver lo grandioso que puede ser Loreto con el tiempo.

Si el Decauville que proponemos, no fuese posible conseguir implantarlo, deberíase, por lo menos, mejorar las condiciones actuales del camino, que, repito, harto lo necesita.

En un par de meses puede perfectamente abrirse un camino como el del Abujao, de metro y medio de ancho, salvando cuestas de fuerte gradiente y arreglando los puentes, que, en este varadero, es lo que más deja que desear.

Del Tamaya al Ouro Preto.

Hemos dicho que el Tamaya se divide en tres quebradas: Tamaya Putaya, y Shaguanya. De este último hay comunicación al Juruá,

Se surca, al efecto, dos días hasta el punto Pacal, lugar en que existe la casa de Saldaña y Cia. peruana, dedicada á la extracción del jebe. Se atraviesa el Pacal y al cabo de cuatro horas se llega á una quebrada que llaman Riosinho; y embarcándose en ésta, en un par de horas, se baja al Ouro Preto, río de regular consideración que desagua en el Juruá, demorando dos días en la bajada.

Todos los caucheros que hasta ahora poco trabajaban en el Ouro Preto y el Grajaú, traficaban por este varadero, que hoy está casi del todo abandonado.

De la boca del Putaya parte, además, una trocha que directamente conduce al Juruá. Fué abierta por el finado coronel Vizcarra en 1898; pero nunca fué usada por los caucheros, que la hallaban demasiado larga y con muchas cuestas. Hoy yace abandonada y el monte la ha cubierto en parte.

Hay, además, por el Alto Putaya varadero que sale al Alto Amuenya. Solo trafican por él los indios no reducidos de esos ríos y uno que otro cauchero.

Del Chessea al Amuenya

Ultimamente han llegado al Alto Amuenya caucheros procedentes de las cabeceras del Chessea, afluente del Alto Ucayali. Parece que es bien corto este varadero; pero ofrece pocas seguridades por la hostilidad de los indios que habitan ese lado de la Montaña.

Del Cohenhua al Huacapistá

Este varadero, perfectamente explorado y reconocido, puede prestar muy útiles servicios. Parece, desde luego, averiguado que es el más corto de todos, por hallarse situado en parte en que el Alto Juruá se aproxima más al Ucayali.

El Huacapistá es una quebrada de regular caudal, que desagua en el Juruá á cuatro días de surcada de la boca del Breu. Se surca el Huacapistá tres días y se llega al varadero, el que se atraviesa en uno, llegando directamente al Cohenhuá. La bajada de es-

te es obra de dos ó tres días, según las condiciones del río. En conjunto tenemos ocho ó diez días máximum para venir al Alto Ucayali del Alto Juruá por este varadero.

Me consta que por allí transitan todos los caucheros procedentes del Tarahuacá ó del Embira, que salen unos huídos y otros después de pagar sus cuentas.

No me detendré mucho tiempo en poner de manifiesto la importancia capital de estos varaderos, no sólo en cuanto al mayor desarrollo del comercio de las regiones que atraviesan, sino del punto de vista de la trascendencia que tienen para el implantamiento y soberano ejercicio de la autoridad patria sobre las mismas.

Una vez más repetimos: el Juruá, en la parte alta, de la boca del Gregorio para arriba, está situado en territorio peruano; pero como no se ha hecho demarcación de fronteras, en esa zona, con el Brasil, resulta que todos los ricos y abundantísimos productos que de allí se extraen, salen al Amazonas brasilero, sin dejar provecho alguno para el Perú.

Ahora bien, estableciendo una comunicación cómoda entre la parte alta del Juruá y el Ucayali, que corren en el mismo sentido y que sólo están separados, como hemos dicho, por una estrecha faja de tierra, gran parte de los productos del Juruá pasarán al Ucayali y serán exportados por la aduana de Iquitos.

La considerable diferencia de derechos fiscales entre el Perú y el Brasil y los menores gastos que se hacen por la vía de Iquitos respecto de la de Manaos, es segura garantía de que no sólo los caucheros del Juruá, en su gran mayoría peruanos, sino que el comercio estable de esa región, representado por las grandes empresas de jebe, en manos principalmente de los brasileros, preferirán sacar sus productos al Ucayali, sobre todo en esta época, en que restringidos considerablemente los créditos que tanto prodigaron las casas aviadoras de Manaos y el Pará, compran los shiringueros al contado las mercaderías de que han necesidad.

Otros varaderos

Además de estos varaderos que podemos llamar principales,

existen muchos otros abiertos entre los diferentes afluentes del Juruá.

Los caucheros, para quienes la montaña no tiene ya secretos, y la han cruzado en todas direcciones, proporcionando importantes materiales de estudio á los hombres de ciencia; han abierto en las cabeceras del Arara un varadero que los pone en rápida comunicación con el Juruá, pues salen á este río media vuelta arriba de la boca del Breu.

Durante mi estancia en Nuevo Iquitos, tuve oportunidad de ir por este varadero al Arara, al lugar donde se halla establecido el personal de Melquisedec Dávila trabajando caucho. En este sitio existen cinco casas, donde viven otras tantas familias peruanas.

En el Tejo hay que mencionar el varadero al Tarahuacá, descubierto recientemente, como todos los demás, por los caucheros peruanos. Durante mi viaje tuve ocasión de encontrar á varios caucheros que venían del Tarahuacá y pasaban con sus familias al otro varadero del Tamaya, en dirección al Ucayali. No viéndolo, nadie creería que débiles mujeres y tiernas criaturas soporten sin desfallecimiento los rigores de tan largo y peligroso viaje, por regiones desprovistas de recursos, infestadas de infieles y apenas practicables para el viajero.

Por el Río Blanco, afluente del Tejo, hay también comunicación franca al Riosinho del Crucero, afluente de Juruá.

Este mismo Riosinho se comunica con el Valparaíso, por un afluente igualmente llamado Río Blanco.

Mencionaremos también los varaderos del Breu y del Buisnao al Riosinho, afluente del Tarahuacá; el del Beo con el Breu, el del Ipixuna al Yaquerana y, por último, los del Alto Embira y Alto Tarahuacá con el Piqueyacu y Torolluc.

Por lo que pueda importar, diré: que la mayor parte de estos varaderos sólo son conocidos de los peruanos, quienes transitan por ellos con toda seguridad y sin que haya mención de que alguna vez se hubiese nadie extraviado, por el instinto admirable que posee el indígena loretano para andar en la montaña.

No pasa lo mismo con el brasilero, quien se envejece en un río sin atreverse á salir del reducido círculo de sus estradas. Tal circuns-

tancia dará en todo tiempo positiva ventaja al cauchero peruano sobre sus sempiternos rivales, dominadores de los márgenes de los ríos, como se ha visto prácticamente en determinadas ocasiones.

ORGANIZACION POLITICA

La zona litigiosa del Oriente peruano se halla dividida, según las leyes brasileras, en municipios, regidos por superintendentes, nombrados por el Gobierno Estadual é Intendentes elegidos por el pueblo. Estas corporaciones tienen casi la misma estructura de nuestras Municipalidades, si bien un Superintendente, como representante del Gobierno, tiene facultades de que carecen nuestros Alcaldes.

En cuanto se refiere al orden interior, los Municipios se dividen en Prefecturas y estas en Subprefecturas, que no vienen á ser otra cosa que los Gobernadores y Tenientes Gobernadores de nuestros pueblos. Por lo común, estos cargos se ejercen *ad honorem* y recaen siempre en personas que procuran este título para poder ejercer mayor autoridad en las comarcas donde están ubicadas sus propiedades.

El territorio del Purús cuenta con dos Municipios: el de Labrea, formado por el que recorre el Purús entre dicha villa y la boca del río Chandless, y el de Antimary, que abarca el río Acre y el Yaco. El territorio del Juruá sólo cuenta con el Municipio de San Felipe.

Población

Es difícil señalar una cifra, ni aún aproximada, á la población del Purús y sus grandes afluentes. No contando las tribus de indios, cuyo número es todavía considerable, puede tal vez computarse en ochenta mil almas, la actual población del Purús.

De este número, la mitad, poco más ó ménos, comprende el llamado *territorio contestado*, el cual abarca la mayor parte del Acre, casi todo el Yaco y una gran faja del Purús con el Chandless. En el Acre solo, la población puede estimarse, término medio, en unos quince á dieciocho mil habitantes.

La población peruana del Purús puede calcularse en cuatro mil.

En cuanto á población boliviana, en el Xapury, hay al gunos individuos de est a nacionalidad. Ocasionando las enfermedades numerosas víctimas, el crecimiento de la población es muy lento, aparte de que son contadas las personas que van á establecerse á firme en aquella región. La entrada de nuevos pobladores está calculada en dos mil anualmente, que viene á ser, poco más ó menos, igual al número de los que salen para no volver más.

El Juruá es muy poblado; pero la mayor parte de sus habitantes civilizados mora en la parte baja, esto es, al norte del 7º de latitud Súr. En el Alto Juruá, ó sea la parte peruana, puede computarse la población en algunos miles de habitantes brasileros con unos pocos europeos.

En cuanto á la población indígena, es muy difícil establecer un cálculo siquiera aproximado.

Me inclino, sin embargo, á aceptar el número que le asignan antiguos moradores del Juruá; esto es de cuatro á cinco mil, lo que no me parece exagerado.

Los indios no reducidos son más numerosos en las cabeceras del Juruá y sus afluentes, que en la parte baja del río, de donde la civilización los ha obligado á emigrar ó someterse al dominio de los blancos.

Tribus indígenas

Las principales tribus que se conocen son: la de los Capana huas, los Yumí-nahuas, los Amahuacas y los Yuras.

Los primeros habitan las cabeceras del Breu. Estos indios lucen el cráneo completamente desprovisto de pelo, pues se lo arrancan ellos mismos, practicando estos curiosos depilatorios con suma habilidad.

En el Pique-Yacu, el Torolluc y demás afluentes de esta parte del Alto Juruá, campean los Yuras, quienes, desde chicos, se hacen una serie de perforaciones ó pequeños huecos en la cara, los que les sirven para adornarse el rostro con plumas de diversos colores, introduciéndolas en dichos huecos.

En el Riosinho, en el Tejo, en la quebrada de San Juan y en las

montañas vecinas de Tarahuacá, existen en gran número los Yuminahuas y Amahuacas.

Los primeros acostumbran adornarse la cara como los Yuras y los segundos suelen trazarse dibujos caprichosos con tintes indelebles, que extraen de plantas por ellos conocidas. Estos indios, entre otras costumbres igualmente singulares, tienen la siguiente, que me ha sorprendido mucho: no entierran los cadáveres de sus deudos, sino que los incineran en grandes fogatas, y cuando el cuerpo ha sido consumido por las llamas, recojen cuidadosamente los huesos calcinados, y en seguida los reducen á polvo machacándolos en grandes batanes de madera. No pára en esto la ceremonia, sino que luego ese repugnante polvo se lo comen mezclándolo con sus groseros alimentos ó con el *masato*, bebida de su predilección hecha de yuca mascada.

En general, todos los indios son dados al pillaje y andan completamente desnudos. Tan sólo las mujeres se cubren las partes vergonzosas del cuerpo, con un paño de algodón tejido por éllas mismas.

Son poco temibles, pues carecen de los instintos sanguinarios de los cashivos del Pachitea, y no tienen el carácter valeroso y guerrero del campa, del Alto Ucayali.

Son, sin embargo, despiadadamente perseguidos por los caucher os, á quienes constantemente asaltan en sus tambos para robarles sus armas, sus instrumentos y su fariña, sin la que no es posible que nadie subsista en el centro de la montaña.

A fin de ahuyentarlos, periódicamente se organizan *correrías*, en las que la peor parte cabe siempre al indio, pues si le cojen con vida es llevado lejos y sometido al trabajo como verdadero esclavo y frecuentemente vendido como tal, y si opone resistencia y defiende su cabaña y á sus menores hijos, objeto de la rapacidad de los asaltantes, entonces halla la muerte sin misericordia.

A decir verdad, el objeto principal de estas indignas correrías, es el de cojer mujeres y muchachos, para, en seguida, venderlos á buen precio.

Un chico de diez á doce años vale, por lo regular, (S. 500) quinientos soles, y si es campa, mucho más.

Una muchacha de la misma edad cuesta trescientos ó cuatrocientos soles, y algo menos la mujer mayor de veinte años.

Esta diferencia se explica por la dificultad con que tropiezan para que se habitúen á su nueva vida los indios de cierta edad, naturalmente inclinados á huirse en la primera coyuntura; en cambio que los chicos llegan á olvidar sus salvajes costumbres, aprenden el castellano y son muy útiles á sus patrones, si es que viven, pues estas infelices criaturas, arrancadas del lado de sus padres, á quienes quizá vieron morir por defenderlos, caen con frecuencia en profunda melancolía y sucumben sin enfermedad aparente.

La persecución de que son objeto mantiene á los indios en constante movimiento. Ya no tienen casas fijas para vivir ni chacras para alimentarse. Viven errantes en una condición deplorable. Por este motivo su número vá decreciendo sensiblemente.

Todas las tribus que hemos mencionado hablan distinto dialecto y no parece que tuvieran analogía de un mismo origen con los indios del Alto y Bajo Ucayali. Tan sólo los Amahuacas proceden, á mi juicio, de la misma familia comprensiva de los Cunivos y Shipivos, pues la lengua que hablan tiene muchos puntos de contacto con la de los Chamas.

Agregaré que muchos indios se hallan al servicio de los brasileros, que los han adquirido por compra, y otros tantos son sacados del territorio para llevarlos á Manaos y el Pará, en donde no tardan en perecer.

Principales lugares

En el Purús, las principales poblaciones ó caseríos son las siguientes:

Labrea.—Capital del Municipio de su nombre, distante una milla de la boca del Ituxy. Su población llega á 1000 habitantes dedicados en su mayor parte al trabajo de la shiringa.

Labrea es puerto obligado de escala para las embarcaciones que trafican en el Purús. Su comercio es considerable, aunque no favorecen el crecimiento de la población, las malas condiciones climatéricas del lugar, considerado como uno de los más enfermizos de esa

región. Su municipio es muy rico, pues dispone de una renta de quinientos contos de reis al año, cosa de *doscientos cincuenta mil soles* de nuestra moneda.

San Luis de Cassianá.-No es propiamente un poblado, ni menos una villa; pero sí, indudablemente, el más importante puesto comercial de todo el bajo Purús.

Dispone de una flotilla de lanchas que trafican entre Providencia, Mamoriá Assu y el Ituxy.

Cachoeira.—Como el anterior, es un punto de verdadera importancia comercial. En verano es el término obligado de la navegación á vapor.

Se halla en una excelente posición topográfica y cuenta con toda clase de recursos.

Nazareth.—Es una pequeña población del río Ituxy, hasta donde solo llega la navegación, pues más arriba ya se encuentran cachuelas. Nazareth hállase edificado en tierra firme y ofrece una vista pintoresca.

Antimary.—En el río Acre, en la desembocadura del río de su nombre. El nombre oficial es Floriano Peixoto. Es un lugar peligrosísimo, pues nadie escapa á las terribles fiebres endémicas de esa comarca. Por esto y por la fundación de Puerto Alonso ha ido decreciendo esta población. Una pequeña fuerza de policía brasilera lo guarnece.

Puerto Alonso ó Ciudad del Acre.—Con estos dos nombres se conoce la pequeña villa fundada por el Ministro boliviano Paravicini, tres millas arriba de Caquetá.

La población ha progresado rápidamente. Allí funcionó la aduana boliviana y se han desarrollado los principales acontecimientos de la revolución actual. Al posesionarse Gálvez de ella, después de expulsar á la comisión boliviana, la declaró capital del nuevo Estado y cambióle el nombre por el de Ciudad del Acre. Hoy cuenta con regulares edificios y establecimientos públicos, revelandose el germen de una futura importante población.

Puerto Acre está edificado sobre el plano inclinado que forma un barranco de 33 metros sobre el nivel del río en su mayor vaciante. El terreno es gredoso, lo que acusa la formación reciente yvariable

se propagaría al Alto Purús, entusiasmándose ante la perspectiva de un tan brillante negocio.

Gálvez era gerente de un club de juego en Manaos antes de ir al Acre á asumir la Presidencia del flamante Estado.

La propiedad está en manos de unas cuantas personas que imponen su voluntad como única é inapelable ley. El coronel Silva Gómez es dueño de casi todo el Ituxy y tiene, además, grandes posesiones en el Purús. El comendador Hilario es dueño de la Cachoeira. El coronel Cotto dícese único propietario del Inauhinym, fuera de otras pertenencias en el mismo Purús. Cavalcanti vendió el río Muaco por *mil seiscientos contos*, y así por el estilo la lista de grandes propietarios.

Frecuentemente ocurren crímenes que quedan impunes. Cada cual cree deber hacerse justicia por su mano.

Esta profunda perturbación social, agravada con lo que pasa en el Acre, que desde luego habrá de repercutir en el resto del territorio si á tiempo no se toman serias medidas, forma *pendant* con lo que se observa en aquellas instituciones que son en todas partes garantías de la sociedad. El pueblo shiringuero vive sumido en la ignorancia, sin freno para sus pasiones que tantas veces lo conducen al crimen; y en cuanto á los indios moradores de las selvas, éstos esperan aún la hora de la redención.

LIMITES CON BOLIVIA

La región llamada por los españoles *Alto Perú*, formó parte del Virreinato de Lima hasta 1782, en que fué agregada al de Buenos Aires, creado en esa fecha, de modo que bajo el nombre genérico de *La Plata*, se comprendía lo que es República Argentina, Uruguay, Paraguay y Bolivia, inmenso país gobernado por funcionarios dependientes de la Metrópoli. La actual república de Bolivia debe su existencia á la libertad en que quedaron esas provincias para constituirse como mejor conviniera á sus intereses, en la fecha de su emancipación.

Creada por decreto expedido por Bolívar en 26 de mayo de

1825, con la denominación de República del Alto Perú, constituyó su gobierno independiente el 11 de agosto del mismo año, tomando el nombre de República de Bolivia, como homenaje al Libertador.

Formaban el Alto Perú seis provincias: la antigua presidencia de La Plata ó Chuquisaca; la Intendencia de Potosí; la de La Paz; la de Santa Cruz; el gobierno de Mojos y el de Chiquitos.

Los antiguos partidos del Alto Perú que limitan con la actual República del Perú, son los de Apolobamba, Larecaja, Umasuyos, Pacajes y Carangas, de la intendencia de La Paz, y los de Lipez, y Atacama, de la intendencia de Potosí.

Ahora bien: si examinamos con calma cuál es el límite de dichos partidos, encontraremos que ninguno de ellos se halla en las condiciones que el señor José María Dalence, en su importante "Bosquejo Estadístico de Bolivia," les atribuye, dándoles una extensión que no cuentan y una demarcación antojadiza y caprichosa, pues que no tienen nada en qué basarse.

Estos límites están trazados por el mismo señor Dalence, como sigue:

"Desde la confluencia del Sararé con el Iténez hasta los 7º 30' de latitud Sur, en que el río ha tomado sucesivamente los nombres de Mamoré y Madera. Desde este punto, otra línea recta imaginaria de Este á Oeste hasta encontrar la ribera oriental del río Yavarí, que desemboca en el Amazonas á los 4º 42' de latitud y 4º 14' de longitud del meridiano de Chuquisaca. Del Yavarí va la línea divisoria por el Sudoeste á la boca del Inambari, que en aquellas regiones toma el nombre de Beni-paro."

Esta antojadiza y caprichosa demarcación, como llevamos dicho, en nada se apoya, pues que los únicos escritores que se han ocupado de la descripción de los antiguos corregimientos, partidos ó provincias en que se dividían, en la época del gobierno español, el Alto y Bajo Perú, no dán á la provincia de Caupolicán los límites que, por sí y ante sí, les señala el señor Dalence.

Véase la "Relación histórica del viaje á la América Meridional," por los señores don Jorge Juan y don Antonio de Ulloa; la "Efeméride del año 1770," por el doctor don Cosme Bueno, y las

demás obras de autores serios, como los nombrados, que hablan de la provincia de Caupolicán y de las misiones de Apolobamba.

El señor Bueno dió á estas misiones una extensión de 400 kilómetros, que es, poco mas ó menos, la que en realidad puede tener el territorio que aquellas comprenden. Por consiguiente, si la provincia de Caupolicán empieza por el Sur en la latitud de 14º 50' y se le dán 400 kilómetros de extensión rumbo SO á NE. que dan 2º 50' en la dirección del meridiano, obtendremos que su límite por el Norte, deducidos los 2º 50' de los 14º 50', es 12° y nunca 7º 30' que le da el señor Dalence.

Además, más hácia acá del río Madidi se desenvuelve la hoya del Madre de Dios, que cruza la provincia del Paucartambo, y, por lo mismo, no puede la provincia de Apolobamba extenderse por el Norte sobrepasando el río Madidi.

Lo dicho, que es bastante para demostrar nuestro derecho á esos territorios, está corroborado por la relación histórica y geográfica que don José de Santa Cruz y Villavicencio, subdelegado del Partido de Caupolicán y Misiones de Apolobamba, hizo al Gobernador é Intendente de la ciudad y provincia de La Paz, el año 1798, en cumplimiento de lo ordenado en oficio de 18 de diciembre de 1787, incluyendo copia certificada que le envió el virrey de las provincias de Buenos Aires, el 15 de octubre del citado año 1787. Este es un documento oficial incontrovertible y, por tanto, base segura para sustentar lo anteriormente expuesto.

Hay más aún: El sabio Humboldt y Mr. A. Bompland, en el capítulo XXVI de su importantísima obra "Viajes á las regiones equinocciales del nuevo continente," ocupándose de los límites del Perú con el Virreinato de Buenos Aires, considera como peruano todo el territorio situado al E del Cuzco, resultando que dá al Perú derechos más al Sur del río Madera, hasta donde de derecho le corresponde, pues que extiende estos hasta el Mamoré; siendo de notarse que, tomando como base, para dar esa extensión al territorio peruano, una carta del Virreinato de Buenos Aires, levantada por los españoles el año 1810, fija, como línea divisoria entre el territorio del Virreinato de Buenos Aires que pertenece hoy á Bolivia y el Perú, el río Tequeje, de lo que se desprende de los españoles

consideraron siempre como perteneciente al Perú toda la zona comprendida entre el río Tequeje y la linea de demarcación con el Brasil; y no se diga que esta apreciación del sabio Humboldt puede ser equivocada, pues que los mapas españoles que le sirvieron de base fueron publicados antes de 1810, ó sea antes de la guerra de la independencia, lo que les dá un carácter de prueba incontestable en favor del Perú.

Demostrado como está que el partido de Apolobamba queda al Sur del rio Tequeje, ¿cómo puede extenderse hasta la línea de demarcación que parte del Madera al Yavarí? Solo merced al capricho é infundado concepto del señor Dalence, que sirvió como punto de partida al gobierno dictatorial de Melgarejo, para celebrar el tratado de 1867 con el Brasil, cediendo á este país, en virtud de ese leonino pacto, cerca de 50,000 kms. cuadrados de territorio, en las comarcas más ricas y pobladas de nuestra región oriental, extensión igual á la superficie del Reino de Portugal.

Nuestro justo título se extiende á todo el NO de Bolivia, es decir, á la vasta zona situada entre el Tequeje, el Beni, el Madera y la línea de San Ildefonso. Así, las regiones del Purús, del Acre y del Madre de Dios, son peruanas, y por consiguiente, los actos de dominio que en ellas ejerce Bolivia, á pesar de nuestras repetidas protestas, atentatorias de los derechos soberanos del Perú.

Ahora bien, sobre las riberas del dicho Madre de Dios se han levantado muchos establecimientos bolivianos. Allí se ejercita valiosa explotación de gomas, se improvisan fortunas, y la ola invasora avanza constantemente, abarcando cada vez mayor espacio. Bolivia sostiene que sus límites alcanzan al Inambari y en sus últimos mapas adelanta su línea hasta la propia plaza de Sandia. Bolivia considera como límite arcifinio con el Perú, la línea del Inambari, desde su orígen al pie del Sina, y del punto en que este río desemboca en el Madre de Dios, una línea que sigue las cumbres de los Andes situados en aquella zona, al origen del Yavarí; es decir, que no reconoce otras fronteras que las de las provincias que constituyeron las intendencias del Cuzco y Puno.

Debemos estar muy agradecidos á los escritores bolivianos, por la generosidad con que nos tratan, y de que dan buena prueba en la

original línea de límites que nos señalan. Esos escritores son los autores del pacto del 67; los que han vendido por treinta dineros la integridad de un territorio que todo entero es de la legítima propiedad del Perú; son los mismos que han lanzado á su país á la descabellada aventura del Acre, con peligro hasta de su propia existencia como entidad política.

Nuestros límites son los comprendidos por el marco geográfico trazado por las últimas cédulas reales de España, de todas sus posesiones en América hasta 1810, fecha en que fué convenido el *uti possidetis*, por el cual las repúblicas independientes de Sud-América reconocieron como límites de su respectivo territorio, aquella demarcación ó marco geográfico.

Dichas cédulas designan como límite entre el Virreinato del Perú y el de Buenos Aires, (cuya parte septentrional se denominó después República de Bolivia) los ríos Tequeje, Yacuma y Mamoré hasta las fronteras del Brasil, esto es, una región de más de 20,000 kilómetros cuadrados al Sur del río Madidi.

Así se deduce del interesante informe que el Intendente de Tarma, el ilustrado geógrafo señor Urrutia Las Casas, elevó en 1808 al virrey del Perú, y del informe del antiguo subdelegado de la provincia de Apolobamba, señor don José de Santa Cruz y Villavicencio, sobre los límites de su jurisdicción, al virrey de las provincias de Buenos Aires, así, por último, de otros muchos documentos fehacientes sobre esta delicada cuestión, entre los que resalta el importante informe administrativo-político-social, expedido por el Intendente de Huamanga en 14 de agosto de 1804.

Bolivia nunca tuvo derecho alguno sobre los territorios situados más acá del río Madidi, y menos aún hasta la línea de demarcación del tratado de San Ildefonso. Por el pacto de 5 de noviembre de 1863, se obligó con el Perú á reconocer y respetar los *actuales* límites, es decir, los existentes en la fecha del tratado.

La Audiencia de Charcas, desmembrada del Perú en 1782 para ser incorporada al virreinato de Buenos Aires, al constituirse en República independiente, no podía tener derecho sino á lo que poseía en aquella fecha. Por tanto, Bolivia no puede, razonablemente, as-

pirar sino al antiguo territorio que constituía aquella Audiencia, con las limitaciones impuestas por la fuerza de títulos históricos, posesión no interrumpida y la que se deriva de actos de dominio que arrancan desde la época en que tuvieron lugar, en 1808, las primeras manifestaciones de levantamiento.

Fueron los elementos del Perú los que en 1810 sojuzgaron las cuatro provincias del Virreinato de Buenos Aires, que en aquel año intentaron insurreccionarse. El Virrey de Lima mantuvo bajo su autoridad á todo el Alto Perú, que, de este modo, volvió á reincorporarse al dominio de aquel; y en tal condición hubo de permanecer por voluntad del Soberano hasta que la independencia sellada con sangre en los campos de Ayacucho y una fatal alucinación de los próceres de la magna guerra, permitió á aquel territorio adoptar por sí la forma republicana.

Así, y por intereses personalísimos, se disgregó, quizás para siempre, de nosotros, el vasto país que hoy nos disputa lo indisputable, del propio modo que, al independizarse, un hijo disputase á quien le dió el ser el íntegro de la fortuna que éste le constituyera voluntariamente en parte.

Por mucha que sea nuestra voluntad por vivir en buena armonía con todas las naciones que nos limitan, particularmente con aquellas ligadas á nosotros por estrechos vínculos de sangre y común destino, no podemos dejar de mostrarnos inflexibles en la defensa de nuestros derechos sobre territorios geográfica é históricamente peruanos y á los que reserva el porvenir un asombroso desenvolvimiento. Buena prueba de nuestra moderación y espíritu conciliador, daríamos á Bolivia reclamándole tan sólo la línea del Madidi, cediéndole, así, hasta la que confina con el Tequeje, una extensa región rica en toda clase de productos naturales.

El Madidi es absolutamente río peruano en todo su curso. En su confluencia con el Beni, fundaron los PP. del Colegio de Moquegua, encargados por el Rey en 1802 de las Misiones del Beni y del Madre de Dios, la reducción de Cavinas. Estos mismos religiosos establecieron la Misión de Pacaguaras, arriba del Sina, cerca de Isiamas; la de Biata, en el río de su nombre, y la de Carmen de Toromonas, en la margen izquierda del Madre de Dios.

Apesar de todo, las invasiones de Bolivia en toda esa región y particularmente en el Madre de Dios, en el Orton y el Inambari, son tantas como especiosa y sofística la argumentación con que trata de cohonestarlas. El hoy general Pando, con una numerosa comitiva de ingenieros y fuerza militar, entró sin reparo á mediados de 1896 en territorio de la provincia de Sandía, recorrió el Madre de Dios y penetró en el Inambari. El Sr. Pando se proponía descubrir las cabeceras del Inambari, y explorar, especialmente, la región comprendida entre este río y el San Gabán, la cual por las grandes riquezas auríferas que contiene, ha despertado siempre la codicia de Bolivia.

Pando llegó hasta las proximidades del Cuzco, y apesar de la intimación del Sub-Prefecto de Sandia para que se abstuviera de levantar planos, burlando dichas órdenes hizo sacar el de las nacientes del citado Inambari.

Esta exploración se efectuó no obstante la terminante negativa de nuestro gobierno, quien no asintió á ella por la seguridad que le asiste de que nada tiene que hacer Bolivia con el territorio de la margen derecha del mencionado río.

Bolivia, repito, debe moderar sus pretensiones al territorio que abrazaba la Audiencia de Charcas.

Consentir su establecimiento en el Madidi, el Inambari y el Madre de Dios, sería un acto anti-patriótico que ningún gobierno peruano es capáz de afrontar, porque eso equivaldría al suicidio y al sacrificio voluntario de los más importantes intereses patrios.

El dominio efectivo del Perú se circunscribe por ahora al Manu, al Alto Madre de Dios, al Inambari y al Tambopata, donde se ha instalado una Comisaría militar y reside una competente guarnición, cuya presencia garantiza y resguarda los valiosos establecimientos nacionales que allí han ido desarrollándose.

Con el descubrimiento de gomas en la margen del Vilcamayo, tanto en el Perú como en Bolivia, se ha despertado mucho interés por esa región tanto tiempo olvidada, y en una y otra República se han hecho pedimentos y otorgado concesiones. Diversas expediciones, tanto particulares como oficiales, efectuadas por el Perú en la región del Madre de Dios é Inambari, robustecen el derecho con que reclamamos

esos territorios á los que jamás renunciamos ni aún en medio de la proverbial indiferencia con que en todo tiempo miramos el rico patrimonio que recibimos al constituirnos en Estado libre y autónomo.

Exploraciones peruanas

En la histórica capital incaica, en el Cuzco tan renombrado, se organizaron diversas expediciones á la montoña desde 1840, siendo alma de todas ellas el ilustre fraile franciscano Fr. Julián Bovo de Revello, hombre de vastos conocimientos, de abnegación ejemplar y de un valor á toda prueba.

En 1847 el celoso misionero penetró en los hermosos valles de Paucartambo, donde se originan los diversos raudales que forman el Madre de Dios, viaje que le inspiró su notable folleto "Brillante porvenir del Cuzco", que contiene numerosos datos relativos al citado río desde época remota. El prefecto de ese departamento, que lo era el general don Miguel Medina, favorecía las tendencias progresistas del P. Revello en el sentido de practicar reconocimientos en el Madre de Dios.

Más tarde, en 1851-52, en unión del oficial de la marina Norte Americana, Mr. Lardener Gibbon, practicó otra expedición al Madre de Dios, y el entusiasta religioso acreditó que era un excelente compañero para empresas de este género. Bajaron por las aguas del Río Cosñipata con mucho peligro sobre débiles balsas, hasta la junta de ese río con el Tono, de donde prosiguieron la navegación hasta la confluencia de este último con el Piñipiñi, tomando el río desde entonces el nombre de Madre de Dios. Ambos mantenían la creencia de que ese río era el origen del Purús. La expedición no siguió adelante. Mr. Gibbon consideró más conveniente retroceder al Cuzco, para seguir de allí viaje á Bolivia; de suerte, pues, que los trabajos unidos del joven marino y los del P. Revello, dieron por resultado, en cuanto al Madre de Dios, el reconocimiento de su origen, esto es, el de los varios tributarios que rinden su caudal á los mencionados Tono y Piñipiñi.

El P. Revello aún no dió por terminada su noble misión de pro-

pagandista de exploraciones al Madre de Dios. A fines de 1852 inició la formación de un centro titulado "Sociedad Industrial de los valles de Paucartambo", centro que á su vez organizó una expedición exploradora destinada al Madre de Dios.

Después de mil afanes, los expedicionarios lograron embarcarse en las aguas del Rio Piñipiñi; pero al llegar á la junta de ese río con el Tono, es decir, á la corriente del Madre de Dios, se produjo un completo desastre: las balsas no pudieron resistir la fuerza incontrastable de las olas y se deshicieron, resultando un naufragio general. La expedición se dió por fracasada, sin haber alcanzado resultado alguno.

Ocho años después, esto es en 1860, se acometió una nueva tentativa de exploración al afamado río Madre de Dios, habiendo comenzado sus trabajos en el pueblo de Paucartambo el día 26 de diciembre, bajo el mando del coronel don Faustino Maldonado. Los expedicionarios recorrieron el Madre de Dios en toda su extensión, ingresaron en el río Beni y por último resultaron en las imponentes aguas del río Madera, hasta que, por fin, el día 18 de marzo de 1861, se produjo una terrible catástrofe, en la que pereció el valiente jefe de la expedición, Maldonado, con sus subordinados Estéban Trigoso, Gregorio Maldonado y Andrés Guerra. El trágico fin de esta empresa tuvo lugar en la formidable cachuela denominada *Calderón del Infierno.*

Además de esta notabilísima expedición, que aclaró un punto geográfico de notoria utilidad, debemos mencionar los viajes del ilustre sabio Raimondi, en 1865; el de Nystrom, en 1868; el del benemérito coronel Baltasar La Torre, Prefecto del Cuzco, en 1873, y muchos otros, costeados oficialmente por el Gobierno.

Trascendental importancia ha tenido, igualmente, para la determinación de nuestro domino en el Sudeste, las exploraciones del cauchero peruano D. Carlos Fermín Fiscarraldt, por los ríos Camisea y Mishahua, afluentes del Urubamba, por los que pasó al Serjalí y Manu, afluentes del Madre de Dios, cuyas aguas surcó en lancha á vapor, con gran estupefacción de los barraqueros bolivianos establecidos en las márgenes del gran rio.

Siempre será justamente lamentada la trájica muerte de este in-

trépido explorador, quien, con su importante descubrimiento y la entereza de su ánimo, habría impulsado notablemente una región en la que ha tiempo debíamos de haber implantado de hecho las leyes de la República. Sin su fatal desaparición, de seguro que se habría establecido una activa corriente comercial entre el Ucayali, el Madre de Dios y el Beni, pues Fiscarraldt había hecho el trazo para tender una línea férrea de la boca del Camisea á la confluencia del Manu con el Paucartambo, los que creyó él formaban el Madre de Dios.

Más ya es tiempo de hablar de este río y de los demás comprendidos en su importante hoya.

Río Madre de Dios.

El Madre de Dios procede del departamento del Cuzco. Después de una extensa carrera se une con el río Beni á 10º 48′ de latitud, y sin embargo de que es mucho más caudaloso que éste, pierde su nombre, prevaleciendo el del Beni hasta su confluencia con el Mamoré.

La diversidad de nombres que le han dado los exploradores y viajeros, según la región á que se han referido, ha contribuído á producir alguna confusión respecto del Madre de Dios. Los incas le llamaron *Amarumayo* (río Serpiente) á causa de sus sinuosidades, y también se le ha dado los nombres de Tono, río de Castela, Paro-beni, Manu y Manutata; pero el error de más trascendencia indudablemente ha sido el de suponer hasta época reciente que el Madre de Dios es el origen del río Purús. Esta opinión equivocada se atribuye al sabio alemán Tadeo Haenke que escribió en el año de 1799 sus Memorias sobre los ríos navegables que afluyen al Marañón, procedentes de la cordilleras del Perú. Gibbon, Markham y otros han pagado tributo á esa erronea creencia, hasta que el trájico fin de la expedición Maldonado vino á establecer la verdad de las cosas.

El Madre de Dios tiene una extensión de 1,500 kilómetros. Su desembocadura en el río Beni está á 104 kilómetros del Mamoré. Tiene algunas islas. En la actualidad la navegación alcanza á 500 kilómetros. En lo general está interrumpida por varias cachuelas, de

las que las principales—*Camacho* y *Vásquez*—podrían fácilmente desaparecer á muy poco costo.

A más de la goma elástica, tiene este río zarza, copaiba, cacao y otros productos naturales.

Es mucha la cantidad de goma que se exporta de sus selvas por la vía del Madera.

Las márgenes son bajas y se inundan en los meses de lluvia, siendo pocos los lugares de tierra firme en la extensión conocida.

Cuenta con una población de más de 3,000 almas.

Pocos años hacen que se han fundado en el Bajo Beni y el Madre de Dios los primeros establecimientos bolivianos. Hasta 1880 Bolivia no poseyó nada en esos territorios, que yá habían sido reconocidos por La Torre, La Guarda, Maldonado, &.

Del curso del río que nos ocupa tampoco tenían noticia exacta nuestros vecinos, quienes se formaban antojadizas suposiciones.

Solo en 1883 comenzaron á establecerse en el Madre de Dios los primeros explotadores de gomas. Hoy Bolivia se ha preocupado de construir diversos fortines para proteger sus usurpaciones, así como mantienen una aduanilla para el cobro de derechos á las mercaderías importadas por la vía del Ucayali.

Este río acaba de ser científicamente explorado por los Sres. coronel La Combe, ingeniero Torres y marino Olivera, quienes han sometido ya al conocimiento de la Junta de Vías Fluviales el fruto de sus trabajos. Son, por consiguiente, ellos los que, con mejor conocimiento de causa, pueden dar detallados informes sobre este importante río nacional y sus afluentes el Inambari y el Tambopata, que tan temerariamente nos disputa el ex-aliado.

El Beni

Apesar de ser este río, en gran parte de su curso, el límite occidental de Bolivia, permaneció casi desconocido para este país hasta 1880, en que lo exploró el profesor norte-americano señor Eduardo Heath, proporcionando noticias de su curso, así como del de sus afluentes, desde la confluencia del Madidi. Su extensión es de 1.600 kilómetros.

El Beni es formado por el río de La Paz y el Kaka.

Sus afluentes de la derecha son: el río Negro, el Biata, el Genesguaya y el Ivón, y los de la izquierda: el Apichana, el Tuiche, el Sayuya, el Enadere, el Tarene, el Enapurera, el Tequeje, que marca el límite con el Perú; el Undumo, el Emero y el Madidi, que tributa sus aguas á los 12°35′ lat. S.

Su corriente se dirije de Sud á Norte, con una anchura de 550 metros. Es navegable á vapor desde la cachuela *Esperanza*, (la cual tiene una caída de 10 metros y se encuentra á 20 kilómetros de su confluencia con el Mamoré) hasta el puerto de Salinas, en el cantón Reyes. Una lancha de los señores Braillard y C^a^ navega continuamente entre Esperanza y San Antonio, en el Madera.

Las principales casas de comercio é industria gomera son las siguientes: la de los señores Suarez y H^os.^ la del doctor Antonio Vaca Diez, la de Braillard y C^a^, Suarez y Mancilla, Velasco y C^a^ y otras más. Siguiendo el curso río arriba, se encuentra la de Augusto Roca y H^os.^; Fabián Roca, Antonio Roca y otras.

Este río cuenta con una población de más de 4,000 almas.

En la confluencia del Beni con el Mamoré se halla situada Villa Bella, á los 12 metros 45 centímetros de altura, población que cuenta apenas con unos 800 habitantes y donde funciona la principal aduana boliviana de esa región. El panorama que presenta hacia el Norte del puerto el origen del río Madera, es interesantísimo, contemplándose á derecha é izquierda los dos ríos que lo forman y que, segun cálculos, tributan entre ambos 26.229 pies cúbicos de agua por minuto, correspondiendo 13.120 al Beni en las mayores crecientes, y midiendo éste un kilómetro de ancho por 900 metros que tiene la boca del Mamoré.

De Perseverancia, situado en la margen izquierda del Bajo Beni, arriba de la cachuela Esperanza, arranca un camino que, ligando las estradas gomeras, remata en el río Negro ó Abunacito.

Antes de que Heath diera á conocer el curso de este río, los productos del Alto Beni eran trasportados en balsas hasta Reyes; de allí por tierra en carros de madera á la Misión de Santa Ana en el Mamoré, en donde venían á embarcarse para bajar por el Madera al Pará. Esto prueba que los bolivianos no tenían antes de 1880—

hace apenas 22 años—noción de la ruta del Bajo Beni, que en toda justicia le reclamamos.

El Orton

Es uno de los más importantes afluentes del Beni, con el que confluye á los 10° 44′ latitud S. y 68° 49′ O. de París. Lo forman los ríos Tahuamanu y Manuripi á los 11° 10′ 57″ de latitud S. y 70° 51′ 22″ O. de París, los cuales bajan de la cordillera de Carabaya. Su extensión parece ser de 800 kilómetros, aproximadamente.

Desemboca en el Beni 26 kilómetros abajo del Madre de Dios, con el que corre paralelamente en parte de su curso.

En invierno el Orton es navegable por lanchas en casi la mitad de su extensión.

Este río es totalmente peruano; pero lo tiene usurpado Bolivia, quien ha otorgado en él grandes concesiones de jebales á la "The Orton Bolivian Rubber Cª Limitada", en el ángulo formado por la confluencia de este río con el Beni. El Orton es uno de los ríos más product ores de goma elástica.

Río Madera

Este río está formado por el Beni y el Mamoré á los 10°20′ latitud Sur. El sabio alemán Haenke, que recorrió á fines del siglo XVIII nuestras provincias del Sur, limítrofes con Bolivia, hace nacer el Madera en la confluencia del Mamoré y el Guaporé ó Itenez, á los 11°54′ latitud Sur. Igual origen le atribuyen los tratados de Madrid y de San Ildefonso, celebrados entre las coronas de España y Portugal, al designar la línea de límites entre sus respectivas posesiones.

Hasta el puerto de San Antonio la navegación del Madera está expedita para vapores de diez y doce pies de calado. En este lugar comienzan las famosas cachuelas, que son diez y nueve, ofreciendo

un desnivel de 61 metros en 245 kilómetros de extensión hasta Villa Bella, situada en la confluencia del Beni con el Mamoré.

En el Madera habitan muchos peruanos, dedicados al trabajo del caucho, producto que abunda en todos sus afluentes. Para salvar los malos pasos de las cachuelas se ha proyectado la construcción de un ferrocarril á Guayarámirin en el Guaporé, y el gobierno brasilero otorgó la respectiva concesión; pero la obra, intentada varias veces, ha sido otras tantas abandonada y esta es la hora en que se halla todavía sin concluir.

El Abuná

Este río afluente del Madera, está formado por el Caramanu y el Xipamanu ó Inna, poco conocidos aún.

Corre de OSO. por ENE. Desemboca en el Madera á los 9°40′ de latitud Sud y 22° 8′ de longitud Oeste de Río Janeiro.

Parece que tiene una extensión de más de 900 kilómetros; á los 500 kiló metros de su desembocadura tiene bastante agua y un ancho de 70 metros. Es navegable, pero tiene cachuelas, según informes de los salvajes. Contiene muchos productos naturales.

LA CUESTION DEL ACRE.

El 27 de marzo de 1867 se firmó en La Paz un tratado de límites entre Bolivia y el Brasil, que establecía como parte de frontera entre ambos países, una línea que, partiendo de la confluencia del Mamoré y el Beni—haciendo nacer allí al Madera—fuera á encontrar al Yavarí en sus orígenes.

El Gobierno peruano, apenas se impuso de la existencia del tratado, protestó contra él, con fecha 20 de diciembre del mismo año.

En febrero de 1895 se terminó un protocolo en Río Janeiro entre el Ministro de Relaciones Exteriores del Brasil, señor Carvalho, y el Plenipotenciario de Bolivia, señor Federico Diez de Medina. Según lo estipulado en él, ambas Repúblicas nombraron sus comisiones

delimitadoras. La brasileña la presidía el señor Thaumaturgo de Azevedo y la boliviana el coronel Pando. Reunidas ambas, el año 1896, lograron ponerse de acuerdo en algunos de sus trabajos, y consecuencia de ello fué la fijación que hicieron de algunos marcos, pudiéndose citar entre ellos, el que se dejó establecido en una de las orillas del Acre, á tres millas encima del lugar llamado "Caquetá". Sin embargo, pronto surgieron dificultades entre las comisiones por diferencias entre los resultados de sus cálculos, y quizás por otros motivos; siendo el hecho que se suspendieron los trabajos de la delimitación. Es por entonces que el oficial de marina Cunha Gómez, que formó parte de la comisión delimitadora del Brasil, por encargo del gobierno del Estado brasileño de Amazonas, se lanzó á explorar las nacientes del Yavarí. Su informe ó memoria venía á establecer el nacimiento de ese río, mucho más al sur del sitio en que colocó el último marco la comisión mixta perú-brasileña, que fijó los límites entre ambós países, desde el Yapurá al origen del citado Yavarí. Según esto, el señor Cunha Gómez estimaba que de establecerse los límites entre el Brasil y Bolivia, tomando por base el marco de la comisión peruana-brasileña, el Brasil perdería 1200 kilómetros cuadrados de territorio, pues tal representa, según dijo, la diferencia de latitud por él hallada.

Mientras tanto llegaba á Manaos, á mediados de 1898, una delegación boliviana presidida por el doctor Velarde, que despachó para la región del Purús, Acre, etc., el Gobierno de Bolivia. La delegación fué por el Beni, y tenía la incumbencia de establecer aduanas fronterizas en los citados ríos. Llegado á Manaos el doctor Velarde, consultó al Gobernador de Amazonas si no encontraría tropiezos para llevar á cabo su cometido, y la respuesta de aquel funcionario fué adversa á sus pretensiones, fracasando de este modo su misión.

A la sazón, el doctor Paravicini, que se hallaba acreditado en Río Janeiro como Plenipotenciario de Bolivia, recibía otro mandato de su Gobierno: el de ir á la zona del Purús á establecer las aduanas que no logró la Delegación Velarde. Con conocimiento y aquiescencia del Ministro de Relaciones del Brasil, salió de Río el señor Paravicini hacia mediados de noviembre del 98; y en los primeros días

del mes de enero de 1899 fundaba Puerto Alonso sobre el Acre ó Aquiry, á tres ó cuatro millas del antes citado lugar de "Caquetá". El señor Paravicini, que se había hecho acompañar de un regular personal de empleados, estableció sin demora la Aduana de Puerto Alonso; y al mismo tiempo los productos, es decir la goma, que descendía del Alto Acre para venderse en Manaos y Pará, salía nacionalizada boliviana con la correspondiente guía expedida en la Aduana de Puerto Alonso, y después de haber abonado el impuesto que estableció el señor Paravicini, que fué de 20% sobre el valor del producto.

Al llegar la primera partida de goma al Pará, surgió el primer contratiempo á la hasta entonces feliz delegación Paravicini.

La aduana del Pará se negó á reconocer como bolivianos los productos venidos del Acre con guías de la aduana de Puerto Alonso, fundándose en que no había recibido aviso alguno del Ministerio de Hacienda del Brasil, en el sentido de reconocer las citadas guías.

Ya por este tiempo había estallado la guerra civil en Bolivia.

Uno de los actos más censurados del señor Paravicini fué el decreto que expidió abriendo los ríos bolivianos á todas las banderas, el cual provocó vehemente protesta del Gobierno del Brasil, que no admitía que pudiera Bolivia franquear sus ríos, por ser ellos tributarios de los del Brasil que no lo están, salvo, como es sabido, el Amazonas y el Madera hasta San Antonio.

Estas y otras causas originaron que el Gobierno del Brasil se mantuviera sin resolver la cuestión de la goma del Acre, que en buena cuenta, importaba el reconocimiento de la soberanía de Bolivia, cuestión que vino á dilucidarse mucho tiempo después.

Trascurren cuatro meses incompletos desde la fundación de Puerto Alonso, y llega el día 1º de mayo de 1899, en que el personal boliviano, compuesto de empleados, soldados y colonos, es cercado por una multitud brasileña encabezada por el Juez de Derecho y el Subprefecto de Policía de la comarca de Antimary, que lo intima y lo obliga á abandonar esos parajes. Así terminó la misión Paravicini. Ella llegó á cobrar en efectivo, cerca de £ 40,000; y quedó por cobrarse £ 65,000, por los impuestos sobre la goma que ingresó al Pará.

Dos meses después de expulsados los bolivianos del Acre, se presentó en aquella región un individuo llamado Luis Gálvez, español de nacimiento, pero avecindado en el Brasil hacía muchos años, era generalmente conocido como hombre hábil y dotado de gran audacia. Gálvez supo explotar la situación en su favor. Exaltando el sentimiento patrio de los brasileros del Acre, gente tosca é ignorante, incitólos á rechazar el dominio boliviano y á proclamar el día 14 de julio la independencia de ese territorio con el nombre de República del Acre, de la misma que se hizo proclamar Presidente.

Gálvez no pudo atraverse á dar paso tal sin contar desde luego con fuertes y poderosos apoyos en Manaos y el Pará, cuando nó en Río Janeiro, en donde era bien conocido por haber regentado mucho tiempo en esa ciudad un frontón de pelotaris.

De la complicidad del Gobernador de Amazonas se habló desde el principio, y los acontecimientos comprobaron que el coronel Ramalho formaba parte de una especie de asociación que proveía de recursos á Gálvez y cuyo fin político era el de impedir á todo trance que Bolivia tomase posesión de la zona del Purús y Acre.

No cabe duda, en efecto, que la expedición de Gálvez fué preparada públicamente en Manaos sin el menor escrúpulo, tanto que, antes de llegar á Puerto Alonso este individuo, teníase ya conocimiento de lo que proyectaba. Acompañaron á Gálvez 30 españoles, escogidos por él entre los más desalmados de la población flotante de ese puerto. Los expedicionarios contaban con abundante cantidad de armas y una provisión de víveres, cuyo valor no bajaba de 40,000 soles.

Como se ve, si por un lado el Gobierno federal del Brasil procedía entonces lealmente con Bolivia, por otro el Estado de Amazonas fomentaba la insurrección de Gálvez como medio de impedir que se llevara á debido efecto lo pactado con aquella República.

Los límites adoptados por el flamante estado independiente en su frontera con el Brasil, fueron conformes con los estudios y apreciaciones del teniente Cunha Gómez.

Bolivia pareció no dar al principio debida importancia á los sucesos desarrollados en el Acre.

En 30 de octubre, su Ministro Plenipotenciario en Río, señor Sa.

linas Vega, firmó con el de Relaciones Exteriores brasilero, doctor Olyntho de Magalhaes, un protocolo para la nueva exploración de las fuentes del Yavarí, á la que se había opuesto antes tenazmente, conviniendo en tomar como límite provisorio la llamada línea Cunha Gómez. Como premio de su condescendencia, el Brasil le consentía que reinstalara la Aduana de Puerto Alonso y que hiciera efectivas las sumas del impuesto á las gomas del Acre embargadas por la Aduana del Pará.

El representante del Perú en Río Janeiro, que lo era entonces el doctor Hernán Velarde, protestó enérgicamente contra este protocolo, haciendo valer una vez más los derechos que nos asisten sobre esa rica región.

Obsecados los hombres públicos de Bolivia, desoyeron las reclamaciones de nuestro Gobierno, y creyéndolo todo conseguido con el allanamiento del Brasil, lanzáronse á organizar expediciones militares para sojuzgar á los revoltosos, y á este efecto, salió de la Paz, á fines del citado año de 1899, una Delegación presidida por el doctor Andrés S. Muñoz, acompañada de una fuerza de más de 300 hombres. Cuando el Delegado boliviano llegó al Acre, en agosto de 1900, ya se habían verificado los sangrientos sucesos de Puerto Alonso, en los que fué herido mortalmente el Delegado interino señor Ladislao Ibarra, sucesos que produjeron la completa expulsión de los pocos elementos bolivianos que allí existían desde la época del doctor Paravicini; ya había tenido lugar la aparatosa intervención del Gobierno federal, con la deposición y voluntaria entrega del cabecilla Gálvez, y hallábase al frente del seudo Estado el rico shiringuero Antonio de Souza Braga, que se titulaba coronel del ejército brasilero.

Mucho antes de que la delegación Muñoz diese acuerdo de su presencia en el Acre, llegó á Manaos la presidida por el señor Kramer, la que recibió los mayores desaires del Gobernador Ramalho y tuvo pronto fin por la prematura muerte de su jefe, víctima de la fiebre amarilla.

Habiendo llegado el señor Muñoz al Acre en la época del verano, en la que todo el pueblo shiringuero hállase entregado al trabajo del jebe, ocupó tranquilamente Puerto Alonso y pudo creer pacificado el

territorio, participando también de esta engañosa creencia el elemento gubernativo de La Paz.

Error funesto, del que vino á sacarles en breve, nuevas y más serias manifestaciones de los insurrectos del Acre. Bolivia se apresuró á enviar por el Mamoré, Beni y Madre de Dios otra expedición á cargo del primer Vicepresidente de la República, señor Lucio Pérez Velasco, y antes de que ésta llegara á su destino, despachó una tercera expedición por el Mapiri, Beni y Orton, con el propio Ministro de Guerra, doctor Ismael Montes, á su cabeza.

Esta tercera expedición fué motivada por las alarmantes noticias que recibiera el Gobierno de Bolivia del mal aspecto que la cuestión del Acre tomaba en los Cámaras brasileras, las que calurosamente—como es costumbre en los descendientes de Cabral—debatían aquella, sosteniendo el pretendido derecho del Brasil sobre esas zonas, pobladas, principalmente, por sus hijos.

Por otro lado, el sindicato que quiso formar en Río Janeiro el señor Salinas Vega, Plenipotenciario boliviano, para el arrendamiento de la aduana de Puerto Alonso, y del que hablaré en seguida, había fracasado, y en todo el norte del Brasil, en lo que ha dado en llamarse *Amazonía*, se dejaban descubrir amenazantes disposiciones bélicas para acudir en defensa de los insurrectos.

El Gobierno de Bolivia solicitó entonces del brasileño, libre paso por el Amazonas de un navío armado en guerra; pero, arguyendo éste que no debía permitir contra sus propios hijos medida alguna que redundase en su contra, redújose á prometer una neutralidad dudosa. De aquí, el envío de la tercera expedición fuerte de trescientos hombres.

Al llegar á este punto, permítaseme hacer una pequeña digresión. Aunque poblado casi totalmente por brasileros, el Acre sería sojuzgable por Bolivia, si la enorme distancia á que se halla de los centros poblados de este país, no lo pusieran á cubierto de la dominación en que está empeñada nuestra ex-aliada. Sin esta insuperable dificultad, estoy convencido de que, en la lucha á que estamos asistiendo, un cuerpo de buena tropa de línea, barrería fácilmente las bandas indisciplinadas, de fuerza más aparatosa que real, que en

ese apartado territorio han levantado una mentida bandera de independencia.

En las expediciones de 1900 hubo flojedad, imprevisión y descuido de parte de los jefes bolivianos, así como falta de dirección y sobrada timidez en las partidas de cearenses que guiaban caudillos verbosos y declamadores.

El más saliente de estos, Gentil Norberto, después de apresar, sin disparar un tiro, al Delegado extraordinario Velasco y al Ministro Montes y su comitiva, no supo sacar partido de tan favorable golpe de mano que lo constituía en árbitro de la suerte de cuatrocientos soldados bolivianos perdidos en las selvas acreanas, y, pudiendo dictar leyes como vencedor, fué á implorar clemencia como vencido, y, á dar soltura á los prisioneros, y á deponer las armas, y á firmar una capitulación incondicional; galvanizando así el cadáver de la dominación boliviana y permitiendo, de este modo, que se formalizara y concluyera el atentado contra la seguridad de Sud-América por medio del contrato de la *Bolivian Syndicate*.

Tras de algunas escaramuzas insignificantes, los jefes insurrectos suscribieron un compromiso por el que empeñaban su palabra de honor de deponer las armas y dar por concluída la revolución, reconociendo la soberanía de Bolivia en la región acreana arriba de la línea Cunha-Gómez.

La pacificación estaba determinada. Por segunda vez los bolivianos creyeron que podrían al fin administrar ese territorio, donde tantos infelices hallaron la tumba por el rigor mortífero del clima. Los vapores empezaron á exportar las gomas y los cabecillas, disgustados unos con otros, culpándose mutuamente el fracaso, se separaron tomando distinto rumbo.

Para terminar, unas cuantas consideraciones:

Bolivia, por el protocolo del 99, sacrificó las ventajas que obtuvo por el del 95, según el que quedaban perfectamente establecidos los dos puntos extremos de la línea divisoria: el nacimiento del Madera (éste de una manera impropia) y el marco de la comisión perú-brasileña en el origen del Yavarí. El protocolo del 99 retrotrajo la cuestión á su estado primitivo, pues estableció que se buscarían las nacientes de este río antes de delimitar en toda su extensión la fron-

tera convenida por el tratado de 1867. Bolivia seguramente pensó hallar compensaciones, tales como la que le ofrecía un arreglo directo y pronto para recojer las £. 65.000 pendientes de pago en el Pará y la de poder tomar posesión de los territorios disputados, con el apoyo del gobierno federal.

Entremos ahora á examinar la tercera faz de la debatida cuestión del Acre, la que ha sorprendido á la América, la que marca el fin de los últimos esfuerzos que hace Bolivia por mantener su ficticia autoridad en un territorio del que lo separa geográficamente la naturaleza y cuya posesión le está vedada por la fuerza del derecho. Me refiero al contrato ajustado el 11 de junio de 1901, entre D. Félix Avelino Aramayo, Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotencia de Bolivia en la Gran Bretaña, y D. Federico Willingford Witridge, Gerente de la *Bolivian Syndicate*, de Nueva York, para la administración del territorio del Acre ó Aquiry, al que se señala los siguientes caprichosos límites: "Al noreste los Estados Unidos del Brasil, al Oeste la República del Perú y al Sur el río Abuná y una línea tirada de las nacientes de ese río á la confluencia del río Inambary con el Madre de Dios".

Mas antes conviene hacer observar que Bolivia siempre buscó el modo de sacar del Acre las mayores ventajas con el menor riesgo posible.

En 12 de marzo de 1900, á raíz seguida de la revuelta de Gálvez, el Dr. Salinas Vega, Ministro en Río Janeiro, firmó en Petrópolis con el Sr. Joaquín Arsenio Cintra da Silva, un contrato para el arrendamiento de la Aduana de Puerto Alonso y la administración del territorio del Acre, contrato que no tuvo debido cumplimiento por haber juzgado el gobierno de La Paz que habían desaparecido los motivos que lo indujeran á dar tal paso, con la deposición de Gálvez y la aparente tranquilidad en que pareció entrar aquel territorio.

Posteriormente, en enero de 1901, el mismo Sr. Salinas Vega, intentó formar una Empresa financiera, industrial y colonial para la administración del Acre, con un capital de veinte y cinco millones de francos. Se facultaba á la Empresa para fundar un Banco de emisión en La Paz y garantizar un empréstito de 10.000,000 de

bolivianos. Se le concedía perpetuamente la explotación de una red de vías férreas y de líneas telegráficas que ligaran la ciudad de La Paz con la frontera brasilera, ya con el Purús, ó con el Acre ó con cualquier otro río navegable.

En las mismas condiciones de perpetuidad se cedía á la Empresa privilegio para la navegación del Guaporé, el Mamoré, el Beni, el Madre de Dios, el Orton, el Yacu, el Purús, el Abuná y el Aquiry ó Acre. Las aduanas establecidas ó por establecer en todos esos ríos, serían exclusivamente administradas por la Empresa, á la que también se cedía la libre explotación de las minas, bosques, productos naturales y demás existentes en los territorios nombrados.

Además de estos dos negociados, anteriores al de la *Bolivian Syndicate*, se tiene noticia de otro, sobre el que han hecho graves revelaciones en sus Memorias Luís Gálvez y Guillermo de Uhthof, el ex-confidente del Ministro Paravicini y titulado Ministro del titulado Presidente cuyas aventuras son tan conocidas.

Parece, en efecto, comprobado que la cañonera americana "Wilmington", cuyo viaje por el Amazonas en 1898 despertó tan fuertes recelos en el Pará y Manaos, llevó de regreso á su patria las bases de un acuerdo redactadas por el Ministro Paravicini. Según este acuerdo, Bolivia recibía el apoyo de los Estados Unidos para la conservación de los territorios del Acre, Purús y Yaco, mediante concesiones aduaneras y territoriales que Bolivia reconocía á favor de la gran república.

No hace mucho, por último, que la prensa brasilera afirmó que iguales negociaciones de venta del territorio del Acre, intentadas con los Estados Unidos, había abierto Bolivia con un Sindicato de capitalistas alemanes. Es por eso que en el Brasil se insinuó la idea de comprar á Bolivia la extensa zona que reputa suya y que á todo trance procura retener.

Por la somera relación que acabamos de hacer, se ve el esfuerzo desesperado de Bolivia por la posesión del Acre, esfuerzo que lógicamente se explica, no sólo por las ingentes riquezas que encierra ese famoso río, sino porque él constituye la vía menos difícil para la exportación de los productos del Bajo Beni, del Mamoré y los afluentes de éstos, pues la ruta del Madera es expues-

tísima y muy gravosa por las infranqueables cachuelas que obstruyen la navegación, y la del Ucayali á través del istmo de Fiscarraldt, sujeta á las mercaderías bolivianas á las formalidades de las aduanas del Brasil y del Perú, aparte de que esta vía es dos mil millas más larga que la del Madera y tres mil más que la del Acre.

La protesta del Perú no se hizo esperar contra la ejecución de este pacto apenas tuvo de él conocimiento nuestro Ministro en La Paz, Dr. Felipe de Osma, quien no empleó mucho esfuerzo en probar que aquel contrato violaba abiertamente el artículo 22 del tratado de 5 de Noviembre de 1863, en virtud del cual Bolivia y el Perú se obligaban á reconocer y respetar los límites que entonces existían de hecho, de manera que Bolivia no ha debido extender sus posesiones más allá de los puntos á que llegaba en la fecha del tratado. Y este proceder es tanto más irregular cuanto que, las cancillerías de ambos países, concluían un tratado general de arbitraje para la resolución definitiva de las cuestiones de límites pendientes, en la misma fecha que las Cámaras bolivianas eran llamadas para entender de ese negociado. Basta leer el contrato de arrendamiento, para ver lo que de grave contiene el proyectado negocio. El sindicato debe constituir una compañía que tiene por objeto, entre otras cosas, asumir el gobierno civil y la administración del territorio acreano, cuyos límites he señalado; Bolivia asegura á la compañía el único y exclusivo derecho de adquirir en propiedad todas ó parte de las tierras comprendidas en dicho territorio, que no estén legítimamente adjudicadas á otros, y se estipula el precio de diez centavos bolivianos por cada hectárea de tierra comprada por la compañía, declarando suspensas todas las leyes mineras vigentes en Bolivia, durante el período del contrato (cinco años) dentro del territorio arrendado.

No es, pues, un simple arrendamiento: es la cesión terminante de un territorio, por plazo señalado, á un sindicato, al cual Bolivia cede también el gobierno civil y el derecho exclusivo de comprar las tierras que lo componen.

Está claro que, de aquí á cinco años, todo el territorio podrá pasar á ser propiedad del sindicato americano y, aun cuando la soberanía de él volviese á pertenecer á Bolivia, las naciones

limítrofes, como el Perú y el Brasil, se hallarían teniendo de hecho sus límites con el sindicato yanqui.

Bolivia, al dar paso tan imprudente y que tanto compromete el porvenir de la hoya amazónica; al despojarse en favor de sindicatos extranjeros, de la soberanía de un territorio que un tratado le concedió; no ha perseguido la mira de explorar una región desconocida ó de utilizar inmensas energías de tierras vírgenes ó sanear y de beneficar montañas incultas é inhabitables, sino dificultar todo arreglo con el Perú y contrariar las aspiraciones de la población brasilera predominante en el Acre, levantando una barrera infranqueable para sus deseos de independencia ó de anexión á la patria que los vió nacer.

Ambas naciones han hecho, pues, muy bien; defendiendo una sus más sagrados derechos y otra los valiosos intereses de sus nacionales, al protestar enérgicamente contra la ejecución de un contrato tan temerario.

Pensar que Bolivia por sí sola pueda reprimir la insurrección que ha estallado ahora más encendida que nunca, y afirmar su soberanía en el Acre, es pensar lo imposible, por la enorme distancia á que se halla éste de los centros poblados de aquel país, la falta de buenos caminos y otros obstáculos casi insuperables.

Pero el medio á que ha acudido se vuelve en su contra y precipita la solución del sangriento conflicto en que se halla empeñada, justa expiación á una política de reticencias y falsedades. No sabe ella que al abdicar sus pretendidos derechos, al renunciar su soberanía, al despojarse de sus atribuciones de Estado soberano, sobre un territorio cuya posesión le había en cierto modo garantizado el Brasil; abre un terrible precedente contra sí misma y contra la integridad de lo que legítimamente constituye la nacionalidad boliviana.

Dando el ejemplo funesto de entregar una parte del territorio que juzga suyo para que lo ocupen compañías extranjeras, establece el primer acto de una política de despojo y de conquista, que á las naciones vecinas podría ocurrírseles algún día plantear en daño suyo.

El arrendamiento del Acre ha venido, pues, á demostrar que Bolivia es incapaz de gobernar una parte del territorio que juzga suyo,

incapaz de mantener su soberanía sobre la región que se ha apropiado por solo la interesada condescendencia del Brasil.

El contrato Aramayo es humillante para su gobierno, quien voluntariamente abdica de su independencia y autonomía, arrojando al lodo lo que una nación tiene de más querido; la propia soberanía.

Hoy se ve claramente lo que siempre he pensado, esto es, que Bolivia no tenía medios ni aptitudes para mantener su dominio en el Acre, desde el tiempo de la minúscula república de Gálvez.

Y si entonces hubo un momento en que pareció que afirmaba su administración en aquel apartado territorio, ello duró muy poco, el tiempo suficiente para que el Brasil se convenciera del ningún fundamento con que el representante diplomático de Bolivia Sr. Salinas Vega, trataba con el gobierno de Río de la permuta del Acre por una región limítrofe habitada por bolivianos, á cuyo precio prestóle su ayuda para que saliera de una situación precaria y de un estado de cosas de que el pronunciamiento de Gálvez era, apenas, el prólogo y la iniciación.

Las negociaciones llegaron al extremo de que el Sr. Dr. Olyntho de Magalhaes trazó en el mapa las líneas de la nueva demarcación territorial que se pensaba hacer y que el Dr. Salinas Vega modificó en dirección longitudinal, pidiendo una separación de algunas millas en beneficio de su país.

De pronto, el ministro Salinas no habló más del asunto. Hubo una tentativa de arrendamiento, como hemos dicho, con un sindicato brasilero, abortada antes de llegar á formalizarse.

El Gobierno del Sr. Campos Salles entrevió el juego de la diplomacia boliviana, que buscaba fuera de sus recursos y de su propia capacidad política y administrativa, elementos para mantener un dominio territorial que fatalmente tenía que escapar á su influencia directa, y es por eso que se mantuvo en una actitud prudente, limitándose al reconocimiento de las nacientes del Yavarí, punto de partida de una línea divisoria definitiva, para utilizarlo en el momento oportuno.

Hoy los hechos se están encargando de demostrar á Bolivia cuán difícil es la empresa que ha acometido, arrastrada por una ambición desaforada. El fracaso que acaba de experimentar en las ingratas

playas del Acre, ha repercutido de un confín á otro del país, provocando un sentimiento de repulsión que el gobierno del general Pando se obstina en desconocer. Nuevas expediciones militares se aprestan á marchar, y nuevos días de luto reserva el porvenir á la república hermana.

Cegado por una política de incertidumbres y componendas, el gobierno boliviano precipita á su país á una catástrofe inminente, cuyas consecuencias pueden serle funestísimas. La América no ha de ver con indiferencia que en el seno de ella, en la región más rica del valle amazónico, se constituya una entidad política extraña á la homogeneidad del continente; no puede—á la vista de lo que pasa actualmente con la valerosa república de Venezuela—esperar tranquila á que vengan las escuadras extranjeras á reclamar á cañonazos los dineros de la ganancia ilícita. Por eso, ningún país americano acompaña con sus simpatías á Bolivia, quien, en el presente conflicto, se encuentra sola y aislada, é impotente para sofocar el incendio provocado por ella misma con una inconciencia que no honra el tacto político de sus hombres públicos.

El papel que nos corresponde, como principales interesados en la futura suerte del territorio arrendado al sindicato yanqui, es el que, con tino verdaderamente digno de aplauso, viene asumiendo el Gobierno. A la protesta mesurada y digna en la forma y firme en el fondo, contra las usurpaciones de Bolivia y las imprudentes estipulaciones del contrato Aramayo; ha seguido el perfeccionamiento de un tratado general de arbitraje para la solución de las cuestiones de límites. El cumplimiento leal del fallo que expida el árbitro, normalizará de un modo perdurable las relaciones de los dos países, que, olvidando diferencias pasadas y otorgándose mutuas concesiones comerciales y territoriales, se dedicarán de lleno á fomentar los vastos territorios regados por los ríos navegables.

LIMITES CON EL ECUADOR

Tanto se ha escrito en el Perú y el Ecuador referentemente á la cuestión pendiente de límites entre los dos países, que, en verdad, me

veo embarazado para exhibir por mi parte algún nuevo argumento en favor del derecho que tenemos los peruanos á poseer íntegramente Mainas y Jaén y á reclamarle á la vecina república los territorios de Quijos y Canelos.

Al Perú le asiste el mejor título sobre la vasta comarca que hoy forma el departamento de Loreto; le asiste el derecho primitivo de primer ocupante. Los peruanos han regado con su sangre esas dilatadas provincias, y han sido por una larga serie de años los únicos pobladores que éstas han tenido. Desde los tiempos más remotos, al paso que los territorios en disputa recibían poblaciones y elementos civilizadores del Perú, de las altiplanicies andinas del Ecuador, les vino con Gonzalo Pizarro la desolación y la muerte. Más de cuatro mil indios perecieron en la expedición de éste, víctimas de la inclemencia del clima.

En 1535 sale del Cuzco el Inca Manco con una numerosa expedición, y vá á establecerse en el territorio de Canelos, poblando de este modo y dando su idioma y costumbres á los atrasados moradores de esos lugares. Estos son los indios que encontró Gonzalo Díaz de Pineda, al recorrer en 1536 el admirable país de la Canela, del que nos ha dejado una tan entusiasta descripción. Las noticias que llevó el capitán español fueron de tal magnitud, que movieron á Gonzalo Pizarro á emprender, en 1840, una expedición á esas montañas. Fué, pues, la misma descendencia de los Incas la que encontró Pizarro al expedicionar sobre esos lugares. Canelos se halla situado en la orilla izquierda del río Bobonaza, á los 1º 32' 20 de latitud norte.

La centricidad de un territorio por todas partes accesible, con grandes abras en la cordillera peruana, al paso que horriblemente cerrado por esa estupenda muralla granítica llamada Andes Orientales ecuatorianos, y reforzada aun más, si puede decirse, aquella inaccesibilidad, por diez colosales volcanes en constante ebullición, y á una altura siempre mayor de 5,000 pies sobre las altiplanicies de esos territorios; la imposibilidad absoluta de establecer senderos hoy mismo entre los pueblos que comprende dicha zona, son otras tantas pruebas inequívocas, de que toda la población de la hoya Amazónica y sus tributarios, es de origen peruano, exclusivamente peruano.

Lo que se demuestra por el intermedio del simple sentido común, se encuentra corroborado por la lingüística. Todos los hijos de esa región hablan el idioma oficial de los Incas. El *keshua*, con las modificaciones producidas por el idioma de las primeras inmigraciones peruanas, es el que hablan todos los hijos del antiguo Mainas, como los del actual Departamento peruano de Loreto. No de otra manera podría explicarse el que los indios de toda esa región hablen el keshua desde las más remotas cabeceras del Ucayali, como de las del Napo, del Putumayo, del Morona, del Pastaza, del Yavarí, etc.

La titulada Provincia ecuatoriana de Oriente se halla completamente aislada del territorio del Ecuador, y no en cierto modo: su separación es absoluta y no relativa, como se quiere manifestar. Es por esta causa que la Provincia es tan poco conocida por los ecuatorianos mismos, quienes la destinaron para presidio de los delincuentes políticos.

Al preso que no se le quería ó no se le podía fusilar, se le mandaba á la titulada Provincia de Oriente, para que el clima, diametralmente opuesto al del Ecuador, diera fin con su existencia, como efectivamente sucedió con más de un noventa por ciento de los proscritos.

Dicha Provincia de Oriente ha tenido que ser muy poco conocida por los ecuatorianos, desde que su visita implicaba para ellos nada menos que la muerte en ciernes. Nadie quería pagar con su vida la temeridad de traficar por abismos sin término.

Otra cosa es esa comarca como continuidad territorial de Maina, ó sea el departamento de Loreto.

Los comerciantes á quienes el espíritu de lucro llevó á esos solitarios bosques, eran los mismos hijos de Loreto, que con el sacrificio de su vida, con su sangre, han llegado á conquistar y medio civilizar á las tribus de infieles que habitan las cabeceras de los ríos Santiago, Morona, Pastaza y sus respectivos tributarios.

A millares se cuentan las hecatombes hechas por aquellos salvajes, desde 1803 en que esos territorios pasaron por voluntad del Soberano á ser del Perú.

Las leyes naturales, las internacionales y civiles, la real cédula de 15 de Julio de 1802, reiterada en otras muchas y cumplida en to-

das sus partes; el principio hispano-americano del "uti possidetis' de 1810; la configuración topográfica del territorio y hasta la misma posesión, todo, todo, comprueba la nacionalidad peruana de aquellos territorios.

Los escritores ecuatorianos han apelado á toda clase de recursos para defender una causa que ven perdida en el terreno del derecho y también—si necesario fuere—en el de los hechos. Comenzaron por negar la existencia de la real cédula de 1802, que agregó al Virreinato de Lima los territorios regados por los afluentes australes del Marañón, hasta donde "por sus saltos y raudales," dejan de ser navegables. Después pusieron en duda la autenticidad de ella. En seguida afirmaron que tan precioso documento, arrancado por sorpresa y engaño al Soberano, había sido anulado por reales disposiciones posteriores. Ninguno de tan pobres razonamientos ha podido resistir el más ligero examen de la crítica histórica, y se han visto precisados á invocar mejores títulos en posesiones no comprobadas, en actos jurisdiccionales no consentidos y, por último, nos han hablado de ¡ TARQUI!, de la tajante espada que resolvió para siempre la cuestión, rasgando la prueba viva, incontestable de nuestro dereeho.

En nuestra disputa de límites con el Ecuador, ha sido siempre el mismo el criterio de todos los gobiernos que ha tenido la República; una la política invariablemente seguida para reivindicar los territorios que compusieron la antigua Gobernación de Mainas, parte de los que retiene todavía el Ecuador indebidamente.

La incorporación de esos territorios al Virreinato del Perú fué heeha en la forma usual, por real cédula del Soberano, y tuvo el carácter de permanente para el mejor gobierno de esas provincias.

Cuando Quito proclamó su independencia en 1809, el gobierno español puso bajo la jurisdicción militar del Virrey del Perú á TUMBES.

En 1810, Jaén y Mainas, secundando el grito de independencia dado en Quito se rebelaron contra las autoridades españolas. Del Perú se enviaron expediciones armadas para sofocar la revuelta, y pacificados que fueron, Mainas y Jaén continuaron dependiendo del Virrey de Lima.

Mas tarde, proclamada la independencia del Perú, esas provincias se incorporaron lisa y llanamente al nuevo Estado, del que ya dependían legalmente en virtud de la real cédula de 1802, reiterada por las de 1808 y 1815, cuya indiscutible fuerza no podrá jamás destruir la sofística argumentación de los negociadores ecuatorianos.

Los límites de los Virreinatos del Perú y de Nueva Granada, de conformidad con la real cédula de 1802, eran los siguientes: El río Machala, las vertientes de Saruma, el río Álamos y la quebrada de Pilares. Sigue la línea por el río Macará desde la desembocadura del Álamos hasta su origen en la quebrada de Espíndula. Continúa por el río Canchis hasta su confluencia con el Chinchipe. El pueblo de Paute, el salto de Agoyán, la cadena oriental de los Andes, llamada sucesivamente de Cotopaxi, Cayambura, Andaquíes y Mocoa. Por último, el río Yapurá desde su origen hasta la desembocadura del Apáporis en que comienza el límite con el Brasil.

Entre Colombia y Venezuela han disputado largo tiempo sobre los títulos que cada una de estas repúblicas creía tener al vasto territorio comprendido entre la boca más occidental del Yapurá y el Yavarí, y á fé que los datos oficiales exhibidos por el segundo de estos países parecen demostrar que el límite Sur del territorio de la Guayana, perteneciente á la Capitanía General de Carácas, era el Amazonas en toda la distancia que media entre las citadas bocas del Yapurá y el Yavarí. Mas todo derecho se desvanece y todo alegato resulta pobre, ante las claras y terminantes disposiciones de la real cédula de 1802, por la cual el Rey de España, que en 1740 había segregado del Virreinato del Perú la Presidencia de Quito, con su provincia de Mainas, para agregarla al de Santa Fé, restituyó al dominio del Perú, por la enunciada cédula, no sólo los territorios de Quijos y Mainas, sino todo el triángulo entre el Amazonas, desde Tabatinga hasta la boca occidental del Yapurá, el mismo Yapurá aguas arriba hasta la embocadura del Apáporis, y la línea de Tabatinga á la misma boca del Apáporis.

La cédula de 1802 es absolutamente opuesta á la de 1717, que fija como límites de Colombia y el Perú los mismos que la de 1563, pues pone bajo la jurisdicción del Virrey de Lima las dos orillas del Amazonas ó Marañón y los territorios bañados por sus afluentes,

hasta donde éstos, por sus saltos y raudales, dejan de ser navegables.

Afirman los escritores ecuatorianos que esta cédula no fué cumplida, antes bien observada y no puesta en práctica. Yo declaro que padecen error nuestros temerarios contradictores. Reside en Iquitos persona que posee un documento, perteneciente al Archivo Nacional de Moyobamba, en el que se demuestra palmariamente que dicha real providencia tuvo exacto y debido cumplimiento. Vano empeño es, pues, el de querer demostrar, de tan pobre manera, la invalidez de ese precioso documento, cuyo fallo es inapelable en el derecho americano.

Fué en virtud de un derecho perfecto que el Perú, desde que sacudió el dominio español, empezó á legislar en los territorios de Mainas y Jaén. En 1824, estas provincias fueron convocadas á mandar sus representantes á la Convención Nacional; y en 1826 el gobierno peruano presentó un Obispo para la diócesis de Mainas, erigida en 1803, mitra que después fué trasladada á Chachapoyas.

Podríamos citar multitud de leyes y resoluciones supremas que comprueban que en todo tiempo los gobiernos que se han sucedido en la República se preocuparon de administrar esos territorios como formando parte integrante de la patria, tales como la ley de 21 de Noviembre de 1832, que erigió el departamento de Amazonas; la de 10 de Marzo del siguiente año, creativo del Gobierno político y militar de Loreto, independientemente de la Prefectura de Amazonas; el decreto de 25 de Mayo de 1854, que organizó la misión del Alto Marañón, etc.

El Ecuador, que nunca fué entidad política en la época del coloniaje, sino una dependencia del Virreinato de Nueva Granada, torciendo el espíritu del pacto convenido después de lo de Tarqui, entre el Perú y Colombia, á título de heredera de ésta, reclama una línea inverosímil, fundándose en que, en virtud del referido tratado, los límites de los dos países que acababan fratricidamente de combatir, serían los de los antiguos Virreinatos. Es decir, que pide ambas márgenes del Marañón y Amazonas hasta una línea que, incluyendo á Jeberos dentro de la frontera ecuatoriana, corte el

curso del Huallaga y el Ucayali, siga hasta la boca del Gálvez en el Yavarí y baje por este río hasta Tabatinga.

Cabe sinceramente preguntar si han perdido el juicio los escritores y hombres públicos ecuatorianos que sustentan tan insólitas aspiraciones.

El Perú jamás pudo pensar, al suscribir el tratado de 1829, que su noble anhelo de restablecer la paz entre países aún no debidamente cimentados y su generosidad en no querer invadir derechos limitados por títulos coloniales, se interpretase erróneamente y sirviera más bien á alimentar pretensiones insensatas. El Perú era suficientemente fuerte y poderoso para suscribir su propia mutilación por un accidente fortuito que no resolvía el éxito final de la campaña, recién iniciada. Y tan es cierto que el ejército colombiano no se consideraba dueño de imponer condiciones, que su ilustre Jefe contentóse con hacer aceptar á su heróico contrario las mismas bases de arreglo que le propusiera con vivas instancias antes de la batalla.

El convenio de Girón no podía tener otro sentido que el que le dió el Plenipotenciario peruano señor Larrea y Loredo, esto es, el de que la línea divisoria de los dos Estados debía ser la misma que regía cuando se nombraban Virreinatos de Lima y Nueva Granada antes de su independencia, ó lo que es lo mismo, que al Ecuador correspondía el territorio de la Presidencia de Quito, demarcado en la cédula de 29 de Noviembre de 1563, con sólo el menoscabo operado por la de 1802, que segregó del Virreinato de Nueva Granada, para reincorporarlos al de Lima, los territorios bañados por los afluentes septentrionales del Amazonas, desde los puntos y parajes en que empiezan á ser navegables.

A Tarqui podriamos presentar nosotros los peruanos el tratado de Mapasingue, en el cual, lisa y llanamente, reconoció el Ecuador el valor jurídico de los títulos que amparan nuestros derechos, tratado que, si bien no obtuvo la aprobación del Congreso del Perú, tiene una gran importancia para la justa solución de nuestros límites, pues que en él no pudo menos que confesar nuestro contendor que la cédula de 1802 era título bastante para la demarcación

de las fronteras de ambos países y que ante ella carecían de significación todas las anteriores expedidas por el Soberano.

Indebidamente retiene, pues, el Ecuador los territorios de Quijos y de Canelos; indebidamente mantiene bajo su autoridad á Andoas, á orillas del Pastaza, que siempre fué de la pertenencia del Perú; indebidamente, por último, se empeña en sostenerse en el Alto Napo, con la mira de tener por allí una puerta franca al Amazonas.

El gobierno de Quijos, según la Relación Histórica de Jorge Juan y de Ulloa, linda: "al Norte con el TERRITORIO DE LA JURISDICCIÓN DE POPAYÁN, es decir, con EL RÍO CAQUETÁ; y al Este, HASTA EL RÍO AGUARICO, es decir, *hasta su confluencia con el Napo*, desde donde comenzaban las misiones de los Mainas.

"El gobierno de Mainas, que sigue inmediatamente al de Quijos y Jaén de Bracamoros, con quienes confina por el Este, llega por el Oriente *hasta los países de los portugueses*, siendo sus legítimos términos la *memorable línea ó meridiano de demarcación que separa la América española de la portuguesa*; y por el Sur y Norte sus términos son tan poco conocidos, que, perdiéndose entre los países de los infieles, no dejan más señales de sus linderos que los que pueden conocerse por las misiones de los Padres de la Compañía de Jesús que hicieron la conquista de este país."

Este es el territorio que defendemos con justicia abrumadora.

Al proclamarse la independencia de nuestra patria en 1821, éramos poseedores, con títulos incontrovertibles, de Mainas, de Quijos, de Canelos y de Macas, reincorporados al Virreinato por la mencionada cédula de 1802. Lo éramos de Jaén, implícitamente comprendido en los términos de dicha cédula y anexado por voluntad libérrima de sus hijos á la nacionalidad peruana. Lo éramos también, por último, de Guayaquil, que poseíamos desde 1803 por disposición del Rey de España.

Mas, sin encariñarnos demasiado con el recuerdo de lo pasado y acomodándonos al espíritu práctico del siglo, no hablaremos en ningún tiempo de Guayaquil con tal que en el Ecuador se olviden hasta de que existe la provincia de Jaén, que desde principios del siglo XIX forma, sin contradicción, parte integrante de la nacionalidad peruana.

En cuanto al territorio de Mainas debemos exigir del Ecuador la devolución de Andoas en el Pastaza, que nos hace falta para regularizar debidamente nuestra línea de fronteras, y ésta debe ser en el Napo el curso del Tiputini, hasta donde se ha extendido nuestra influencia efectiva por medio de autoridad establecida en Fortaleza, hace muchísimos años.

Para terminar, diré algo, aunque sea ligeramente, de los sucesos desarrollados en el río Aguarico á fines de mayo último, y que tanto conmovieron la opinión pública.

La Convención de 1887—Sucesos del Aguarico

Por el tratado de 2 de mayo de 1890, suscrito por el Dr. García, Plenipotenciario peruano, con el Dr. Herrera, Ministro ecuatoriano de Relaciones Exteriores, la línea divisoria con el Ecuador comprendía el curso del rio Marañón, desde la desembocadura del Chinchipe hasta la del Pastaza; el Pastaza en todo su trayecto hasta la desembocadura del Pinches; el Atun Curaray, desde la desembocadura del Manta hasta su confluencia con el Napo; la parte del Napo situada entre las bocas del Curaray y el Payahuas, y el Putumayo, desde la boca del Campuya hasta el punto donde se encuentra el límite con el Brasil.

Quiere decir que el Perú se despojaba voluntariamente del riquísimo río Santiago, del Morona, del Pastaza y de una gran parte del Tigre, del Napo y del Putumayo, que representan las secciones más ricas del Norte de Loreto.

Dichosamente, el Congreso negó su consentimiento á este inconveniente pacto, que tan gravemente sacrificaba los intereses de la nación, volviendo las cosas al estado en que se encontraban cuando se estipuló por los dos países el *statu quo* en 1º de agosto de 1887.

Mas en ocasiones repetidas y con diversos pretestos, el gobierno ecuatoriano violó el *statu quo*, á fin de poder acreditar, en la ocasión oportuna, al amparo de tal violación, los diferentes actos de dominio ejercidos indebidamente en una zona que no le correspondía.

A principios de 1900, autoridades ecuatorianas invadieron nuestra jurisdicción en el río Napo, imponiéndose á los industriales residentes en ese río; llegando al extremo de expulsar á algunos de lugares bien determinados de nuestro territorio.

A la vez, algunos colombianos, investidos también de autoridad, procedían de idéntica manera, haciendo difícil la permanencia de los peruanos en ese río.

En 1892, el gobierno del Sr. Caamaño organizó una expedición militar para pacificar las tribus del Napo, que se habían sublevado. El coronel Ricardo Cornejo, jefe de la expedición, llegó hasta el Tiputini, capturó á los cabecillas y desarmó á los sublevados, por cuyo motivo fué objeto de distinciones de parte del Presidente de su patria.

Este atentado provocó la consiguiente protesta de nuestro gobierno, quien, manteniéndose dentro de la esfera de la corrección y respeto á los pactos internacionales, preocupóse tan sólo de prevenir nuevos atropellos mediante el empleo de medidas justas y procedentes.

Se apresuró, pues, á restablecer la autoridad que, de largo tiempo atrás, se habia mantenido en la Fortaleza, sito seis kilometros abajo de la boca del citado Tiputini, y á fomentar el comercio é industrias de esa región, por medio de los elementos oficiales y particulares que tanto abundan en Iquitos.

Nuestras naves sostuvieron un tráfico constante y lucrativo en toda la extensión del río hasta la Coca, sin oposición de nadie. Establecimientos peruanos se fundaron en el Napo y sus afluentes, el Aguarico y el Curaray, y la soberanía legítima del Perú se ejerció tranquilamente en el territorio que siempre estuvo bajo nuestro dominio y al que se refiere el *statu quo* convenido en 1887.

Con olvido manifiesto de las estipulaciones de dicho convenio, en 1º de enero de 1901, se expidió por el actual Presidente de la República del Ecuador, general Leonidas Plaza, un decreto creando nuevos departamentos en la región del Napo y del Santiago.

Ese decreto provocó, tan pronto como fué conocido, la inmediata protesta del Gobierno peruano, quien, por medio de nuestro Mi-

nistro Plenipotenciario en Quito, señor Aurelio Sousa, se apresuró á pedir la revocatoria de él, en 26 de marzo del citado año.

En Iquitos se tuvo oportunamente noticia del impremeditado paso dado por el Gobierno ecuatoriano, y por eso y en guarda de los derechos que nos asisten á todo el Alto Napo navegable, la autoridad departamental de Loreto, ejercida por el actual Prefecto coronel Pedro Portíllo, vióse precisada á tomar algunas medidas provisionales, mientras la cancillería de Lima gestionaba, como gestionó con éxito, la suspensión de la memorada resolución expedida por el Gobierno de Quito.

Lo corta guarnición peruana del Aguarico se retiró de allí, en observancia del tratado de arbitraje, tan pronto como fué conseguido el objeto principal con el desahucio del decreto de 1º de enero de 1901, exigido por nuestro Gobierno, pues esa guarnición sólo se proponía cautelar nuestra indiscutible posesión en todo el Alto Napo, amenazado de manera inminente por el citado decreto, violatorio de la Convención de Arbitraje de 1887.

Es, pues, de toda evidencia que con el envío de la guarnición al Aguarico, se salvaron nuestros fueros soberanos en el Napo, imprudentemente comprometidos por el Gobierno del Ecuador, y que el retiro de la misma se impuso cuando éste tuvo por conveniente acceder á nuestra demanda de suspender el inconsulto decreto de enero de 1901.

Esos sucesos no tienen, ni nunca han tenido, la importancia que malávolamente les atribuyeron, y de ellos sólo es responsable el Ecuador, por su manifiesta violación del *statu quo* de 1887.

La imparcialidad nos obliga á declarar que este asunto, cuya solución decorosa estaba tan sólo reservada á las Cancillerías de los dos países que mutuamente se consideraban lastimados, ha sido imperfectamente conocido y juzgado con un apasionamiento injustificable.

El Perú estuvo dentro de su derecho al sostener la autoridad que de antiguo teníamos en el Napo con un corto destacamento de soldados, indispensable para el orden y tranquilidad de los moradores de esas comarcas, en que, por sus especiales condiciones, los abusos

son inveterados y no hay garantías para la vida ni para la propiedad.

Por el *statu quo* convenido, nosotros ejercíamos influencia inequívoca en toda la parte del Napo comprendida entre la boca del Tiputini y el Amazonas, como la ejercía y ejerce el Ecuador del Coca para arriba. Por tanto, la permanencia de fuerzas peruanas en el Aguarico no debía de haber provocado, en toda justicia, las alarmas y protestas que, subiendo de punto, obligaron al general Plaza á destacar por su parte el correspondiente número de tropa á los puntos que los alarmistas consideraron invadidos.

De otro lado, entre nosotros la política, ó lo que aquí se entiende por tal, y que no es otra cosa que el curioso concierto de entidades que sólo representan intereses personalísimos, se apoderó de esta cuestión, y vistiéndola de feos ropajes, la presentó al fallo del público ignorante, quien, naturalmente, dejó escuchar un airado grito de protesta contra los gestores de la cosa pública.

Se ha hablado de *ultimátum*, de refriegas, de insultos á la bandera y de otras tantas invenciones, que no tienen más fundamento que la acalorada imaginación de sus autores. Lo único cierto es que la corta guarnición peruana, *antes* que se presentara fuerza alguna del Ecuador, en cumplimiento de órdenes que se consideraron convenientes al fin de mantener una estricta vigilancia en todo el río, se embarcó en una de las lanchas de nuestra flotilla fluvial, estableciendo un riguroso crucero en la parte del Napo poseída por nosotros, sin contraposición, desde tiempo inmemorial. De esa ausencia se aprovechó el jefe ecuatoriano para ocupar el local de la Comisaría peruana; mas bastó la presencia en el lugar de los sucesos del Prefecto señor Portillo, para que abandonase ese sitio, que fué, inmediatamente, guarnecido de nuevo por nuestros soldados. A la hora presente, el Aguarico se halla de hecho sometido á nuestro dominio, y no es fácil que se nos arrebate en ningún momento, pues todos los títulos capaces de legitimar una posesión están del lado del Perú.

Queda temporalmente bajo la jurisdicción ecuatoriana la parte del Napo comprendida entre Florencia, posesión peruana de la mar-

gen derecha, algo arriba de la boca del Aguarico, hasta las cabeceras del citado río.

Nuestro criterio respecto de los límites de la República con el Ecuador, es el de que no debemos consentir que este país avance su frontera meridional hasta el Marañón ó el Amazonas. En las discuciones que sobre esta materia sobrevengan debe serle vedado á ese país tratar de la línea marcada por el gran raudal, que en sus dos márgenes, hasta la frontera de Tabatinga, no debe ni puede ostentar otra bandera que la nacional.

Obra meritoria de los periodistas y de los hombres públicos de ambos países es la que emprendan para aproximar y estrechar los lazos que los unen. La cuestión de límites se halla sometida á la decisión del árbitro, y en interés de ambas naciones está el solicitar la más pronta expedición del fallo, que no podrá menos de inspirarse en la estricta justicia que informan todos los actos del Gobierno español, relativos á los límites de sus antiguas colonias.

Poco importa que levanten el grito y se exasperen las masas irresponsables.

Las diferencias que en determinadas épocas han surgido con motivo de la discusión ó interpretación de los documentos y pruebas de posesión exhibidos, lo han sido de pura forma, y si alguna vez asumieron carácter agrio, debióse aquello al trabajo de zapa, á la labor inícua de menguados escritores que, á trueque de un puñado de monedas, no temen precipitar á su país en un camino lleno de peligros, al término del cual sólo encontraría la ruína y la deshonra.

RIOS LIMITROFES CON EL ECUADOR

El Santiago

Desemboca en la margen izquierda del Marañón, arriba del Pongo de Manseriche, y es notable por los lavaderos de oro que, en varias épocas, han atraído á sus márgenes á no pocos trabajadores de este rico metal.

Pocas noticias se tienen de este río. El ingeniero Wolff lo surcó en canoa siete días en 1890, y asegura que sus orillas encierran ri-

quezas auríferas de gran consideración, habiendo él obtenido en los ensayes que practicó hasta seis castellanos de oro por metro cúbico de arena, esto, aparte de otro orden de riquezas en el propio reino mineral y en el vegetal, que permanecen enteramente vírgenes, y que señalan á ese territorio como uno de los más opulentos de la República, superior á los de Sandia y Carabaya, así por sus valiosísimos productos naturales, cuanto por la mayor facilidad para comunicarse por el gran Marañón.

El Santiago es innavegable por lanchas, pues tiene diversos pongos que hacen difícil su acceso hasta las cabeceras. Algo arriba de su desembocadura existió antiguamente un pueblo llamado Santiago de las Montañas, fundado en 1549 por el capitán D. Juan Salinas de Loyola, el que fué destruído por los salvajes, como también lo han sido las poblaciones de Borja, Santa Teresa, Paquero y Limón, en el Alto Marañón.

El Morona

Es uno de los principales afluentes de la margen izquierda del Marañón, en el que desagua á los 4° 45′ 30″ latitud Sur, y 75° 16′ 24″ longitud O.

En 1874 el Prefecto de Loreto Sr. Benito Arana efectuó la exploración de este río, comprobando su navegabilidad y afirmando de hecho los títulos de dominio de nuestra patria sobre el mismo.

El Morona se forma en territorio netamente peruano, por la confluencia de los ríos Mangosisa y Cusulima, que descienden de diversos puntos de la cordillera oriental del Ecuador. En la zona que recorre están enclavados los territorios de Quijos y Canelos sobre los que versa nuestra disputa de límites con la vecina República del Norte.

Durante mucho tiempo se ha tenido al general ecuatoriano D. Víctor Proaño, como al principal explorador del Morona, tan sólo porque bajó este río en balsa desde sus cabeceras, escapando del confinamiento en que lo mantenía en Macas el gobierno de García Moreno. La verdad es que el viaje de Proaño provocó la expe-

dición encomendada en 1867 á D. Adrián Vargas, comandante del vapor "Napo," quien navegó poco menos de la mitad del curso del Morona, unas 228 millas. Tucker, con el vapor "Mayro," sólo surcó setenta millas.

Años después, el Sr. Arana efectuó su viaje, en el que se comprobó la navegabilidad de este río hasta la boca del Mangosisa, unas 300 millas.

Entre el Morona superior y el Napo, en las cabeceras del Pastaza, habitan los indios Canelos, que sirvieron de guías á Proaño cuando éste se trasladó á Guayaquil, después de dejar á Vargas, en su segundo viaje á este río. También lo pueblan los indios Ayulis.

El Morona es un río caudaloso. Al desembocar en el Marañón tiene un ancho de más de doscientos metros.

El Pastaza

Hasta hace pocos años fué este río campo de activa explotación de caucho, habiéndose poblado rápidamente por los numerosos industriales extractores de gomas. Hoy el producto está agotado y no ofrece el río la animación que le comunicara el tráfico comercial.

El Tigre

Corre casi paralelamente con el Marañón desde la mitad de su curso inferior. Este río tiene comunicación con el Napo por un varadero que parte de Alemán-quebrada y termina en el Curaray. Es bastante rico en caucho y shiringa, contando en la actualidad con varios establecimientos industriales, dependientes de la plaza de Iquitos.

Tanto el Pastaza como el Tigre son navegables por lanchas que calen tres pies.

El Napo

Este río es uno de los más importantes afluentes de la margen izquierda del Amazonas peruano, y ha constituído siempre la manzana de la discordia entre el Perú y el Ecuador.

Su nacimiento tiene lugar en varios riachuelos, que, reunidos y formando otros de alguna consideración, como el Valle-vicioso, el Juntas y el Chalupas, nacen en las faldas del Quilindaña, Cotopaxi y Sincholagua, en el Ecuador.

El Napo puede ser navegado hasta la boca del Aguarico por vapores que calen una braza. De allí hasta la Coca sólo es susceptible de navegación por lanchas de 3 pies de calado. El canal del río es muy iregular y varía constantemente de dirección, lo que ofrece no pocos inconvenientes y obliga á las embarcaciones á andar sólo de día, para evitarse algún siniestro. Las numerosas islas que forma el río es otra de las causas que dificultan su libre y tranquila navegación. Con todo, es el Napo una magnífica vía de comunicación con las vecinas repúblicas del Ecuador y Colombia.

Los principales afluentes del Napo son, por la margen derecha: el Mazán, el Tacsha-Curaray, el Atum-Curaray, el Yana-yacu, el Ahuishuiry, el Occo-Yani, el Yasumi, el Tiputini y el Coca, y por la izquierda: el Sucusary, el Tambor-yacu, el Uritu-yaco, el Santa María y el Aguarico, que tanto interés ha despertado con los sucesos desarrollados en él últimamente.

RIOS LIMITROFES CON COLOMBIA

Río Putumayo ó "Ycá"

De Mocoa, población colombiana, se baja un día en canoa por una quebrada llamada "Guineo," hasta tomar el "Içá."

A una hora de bajada se encuentra á la margen derecha una qnebrada llamada "San Juan," procedente de la cordillera de los Andes. Dos horas más abajo y atravesando fuertes corrientes, se encuentra á la margen izquierda, un pueblecito llamado "San Diego," compuesto de 100 habitantes, más ó menos. Los indios hablan español, son útiles para el trabajo y están visitados continuamente por misioneros.

A dos horas de este sitio, á la misma margen, se encuentra otro pueblo llamado "San José," compuesto de 60 habitantes más ó me-

nos, los que hablan español y varios dialectos. Tres horas más abajo, á la margen derecha, se encuentra un río llamado "Huamé," bastante caudaloso, en el que existen trabajadores de caucho, la mayor parte colombianos, y cuyos productos son sacados á espaldas de indios hasta Mocoa, y desde allí hasta Pasto, población del Sur de Colombia.

A dos horas más de bajada, en la misma margen, existe un pueblo denominado Cohemby, compuesto de 80 habitantes.

Después se encuentra á la misma margen y á distancia de seis horas, un río llamado "San Miguel," en cuyo afluente existe una población compuesta de blancos é indios, denominada igualmente San Miguel.

Veinte y cuatro horas más acá desemboca una quebrada llamada "Huepi," que comunica con el río Napo, por medio de un afluente del "Aguarico." En la confluencia del "Huepi" con el "Içá" existe una población de indios semi-salvajes que llevan el mismo nombre de la quebrada.

Veinte y cuatro horas más abajo, á la margen izquierda, se encuentra un pueblo denominado "Caucaya," situado en la boca de una quebrada que lleva el mismo nombre.

Treinta horas más abajo desemboca una quebrada llamada Incuisilla á la margen derecha, la que viene de la parte del Napo. Dentro de ella hay muchas casas de indios salvajes de la tribu "Angoteros."

A siete horas de distancia desagua otra quebrada llamada "Yubinento," procedente de la parte del "Napo," en la que existen centenares de indios salvajes de la tribu "Angoteros," los que negocian con los blancos.

Seis horas más abajo se halla á la margen izquierda un río remanso, que viene de la parte del Caquetá, bastante caudaloso, llamado "Tuhallá" ó Caraparaná. Este río es muy importante, por la abundancia de caucho, jebe, gutapercha, caucho blanco y muchísimos otros vegetales que encierra.

Es navegable por lanchas muchos días de su confluencia con el "Içá." Existen en él muchos indios bravos llamados "Conroy," enemigos de los "Angoteros," con quienes están en continuas luchas.

En él se han fundado algunos establecimientos comerciales por hijos de la vecina república de Colombia, teniendo trabajos implantados hasta las montañas del Yapurá.

Seis horas más abajo, á la margen derecha, se encuentra el "Campaya," río que comunica con el "Tambor-yacu," afluente del "Napo." En ella hay actualmente gente trabajando caucho. Se encuentra, además, en esta parte abundantes árboles de jebe.

Viene después, por la margen derecha, el "Algodón," donde actualmente trabajan poco caucho, pero cuenta con bastante jebe. Esta quebrada en sus alturas tiene comunicación con otra llamada "Sucazary," y desemboca en el "Napo" á 12 horas de navegación de la confluencia de este río con el 'Amazonas."

A seis horas del Algodón y en la margen izquierda, se encuentra un río caudaloso llamado "Inga-Paraná," en el que existen muchos salvajes, algunos útiles para el trabajo. Es navegable desde su confluencia con el "Içá," 25 días en canoa. Dista unas 280 millas de la boca del Putumayo.

Después del Algodón, hasta la frontera con el Brasil, se hallan los siguientes afluentes: por la izquierda, el Pupuña y el río Derecho, y por la derecha el Yahuas y el Cotuhé, el cual recorre de Sur á Norte una extensión de 80 á 100 millas.

El río "Içá" es navegable á vapor en tiempo de avenidas hasta el punto denominado "Huamé," 25 días útiles, y en tiempo de vaciante se puede hacer la misma navegación en lanchas pequeñas y de poco calado en un número mayor de días.

El Putumayo nace en la cordillera de los Andes, cerca de Pasto, á los 2° norte de latitud. En total recibe las aguas de 36 ríos y de 25 quebradas, siendo navegables muchos de aquellos. Recorre una extensión de 1.500 kilómetros. El terreno en sus cabeceras es poco accidentado, tornándose generalmente plano, hacia el SE. hasta su desembocadura en el Amazonas.

A partir del río Huamé para abajo no presenta el Putumayo mayores obstáculos para la navegación de vapores cuyo calado guarde debida proporción con la profundidad del río, que es de 1 m. 50 en los primeros 200 kilómetros, y de allí adelante de 2 á 10 metros.

Este fondo corresponde á la vaciante del río, que dura desde Noviembre hasta Marzo, duplicándose en la creciente.

El río corre por un plano ligeramente inclinado sobre un lecho de arena, con una velocidad de 2 á 3 millas por hora.

El clima varía entre 20 y 25°. De su desembocadura al punto en que atraviesa la línea ecuatorial, es cálido y húmedo, y por tanto, de dudosa salubridad. De ahí para arriba, es templado. Las noches son frías, descendiendo algunos grados la temperatura. Al medio día sopla constantemente un viento NE., que adquiere á veces gran violencia, produciendo las consiguientes turbonadas en el río, con gran riesgo de las embarcaciones menores.

El Putumayo desemboca en el Amazonas, algo arriba de la villa de Tocantins, á 800 millas de Manaos. La anchura de su boca es de 300 brazas con 6 de profundidad, anchura que conserva poca diferencia hasta la boca del Caraparaná. Desde este hasta el lugar denominado Orejones, el ancho se reduce á 100 brazas.

El río Putumayo cuenta con no menos de 400 islas diseminadas caprichosamente en la inmensa extensión de su curso. Por esto y por la inestabilidad del canal, cuyo fondo hemos dicho es de arena, la navegación se halla siempre expuesta á diversos accidentes, siendo frecuentes los casos de varadura de los vapores.

Sus márgenes y las de sus afluentes se hallan pobladas por numerosas tribus de indios salvajes, de las que las principales son: los Yahuas, Ticunas, Huintotos, Orejones, las mismas que se subdividen en multitud de naciones, tales como las de los Achotes, Ayafas, Bonanisayes, Cañines, Caidullas, Casabes, Cheseyes, Chontaduros, Cuyubas, Emuirises, Tayajenes, Gellas, Herayes, Yanis, Jaramas, Lunas, Ypuñas, Miniguas, Mirctas, Muñoses, Nirafos, Nongonis, Onocaises, Piedras, Sebuas, Sigagos, Tigres, Uchecuas, etc. Todos estos indios se hallan sumidos en el más lamentable estado de salvajismo. Andan completamente desnudos y sostienen entre sí luchas encarnizadas. Son antropófagos.

Varaderos del Putumayo

El Putumayo se comunica con el Napo por varios varader os, sien

do los principales el del Sucusary, afluente de éste, que sale al Alto Algodón, y el del Lagarto Cocha, afluente del Aguarico, de donde parte una trocha al Huepi, que vierte sus aguas en el Alto Putumayo.

Fuera de estos varaderos, tiene el Putumayo comunicación directa con el Amazonas por el Algodón con el Ampi-yacu y por el Cotuhé con el Atacuary y el Hamaca-yacu.

A nadie puede ocultarse la importancia que para nuestra tranquila posesión en esa parte del territorio nacional, tienen los varaderos citados, pues, en el caso de algún conflicto con los países limítrofes, tendríamos siempre expedita nuestra comunicación y asegurados los importantes intereses allí radicados.

Es conveniente que el gobierno mande hacer en el más corto de esos varaderos las reparaciones necesarias para que preste al comercio positivas ventajas. A principios del año la autoridad superior de Loreto envió una comisión á recorrer esos pasos, y entiendo que se decidió por recomendar el varadero del Ampi-yacu á la consideración de los poderes públicos.

El Ampi-yacu es una hermosa quebrada que desemboca en el Amazonas. En su confluencia está edificada la villa de Pevas, capita del distrito de su nombre, en la latitud de 3° 20′ S. Es muy abundante en shiringa y la habitan los indios Yahuas.

Se le surca tres días en canoa; otros tantos su afluente de la izquierda el Sabalo-yacu, y dos la quebradita del Sapay, de donde parte el varadero al Algodón. El terreno es muy quebrado y lo atraviesan varios riachuelos que lo hacen bastante pesado. Con río crecido se baja el Algodón en doce horas hasta el Içá.

El varadero del Cotuhé es intransitable. Cinco días anduvo el que habla en el monte por una trocha apenas practicable, confiado tan sólo en el admirable instinto de los indios ticunas, que habitan las cabeceras de este río y las de las quebradas que desaguan en esa parte del Amazonas. La única ventaja que tiene este varadero es la de que comunica la Comisaría situada en la boca del Cotuhé. Por lo demás, este río es innavegable, como el Hamaca-yacu, y el istmo que separa ambos raudales, muy largo y despoblado.

El Putumayo, casi desierto hasta ahora poco por las infundadas pretensiones del Brasil en no abrirlo á la navegación, encierra

un porvenir halagador para los hombres de trabajo. El caucho, prieto y blanco, el cacao, la copaiba, el jebe fino y la gutapercha, abundan en sus montañas, productos que debidamente explotados, motivarán que se pueble en breve tiempo, con provecho positivo para el Departamento de Loreto.

De todos estos valiosos vejetales, el que más abunda en el interior de las tierras es la gutapercha, que los naturales llaman *murapita*, la cual adquiere gran corpulencia. Este árbol da mucha leche y el producto, defumado, ofrece mayor elasticidad que el de las especies congéneres.

Yo he visto en las márgenes del Putumayo, cerca de la Comisaría del Cotuhé, árboles hermosísimos de gutapercha.

Exacciones brasileras—Autoridades militares y fiscales del Perú

El Perú y el Brasil son co-propietarios en el río Icá ó Putumayo, derechos reconocidos por los siguientes tratados y estipulaciones:

El tratado preliminar de 23 de Octubre de 1851;

El tratado de 11 de Febrero de 1874, canjeado en 1875, por el qne se aprobaron los trabajos de la Comisión mixta peruano-brasilera sobre demarcación territorial;

Por último, el protocolo de 29 de Setiembre de 1876, cuyos artículos no implican, en forma alguna, por parte nuestra, el reconocimiento de la concesión otorgada poco antes por el Brasil al ciudadano colombiano D. Rafael Reyes—que se esfuerza hoy en hacer válida el de la misma nacionalidad D. Manuel María Velez—sino que, por el contrario, ratifican de una manera categórica los derechos del Perú en el Putumayo, estipulándose en dicha convención el libre tránsito para las banderas peruana y brasilera y el pase libre para las mismas del Içá peruano al Içá brasileño, entrada al Amazonas brasileño y salida al Océano, ó viceversa.

Posteriormente se han dictado diferentes disposiciones y nombrado autoridades, para el aludido río, por ambos Estados.

A esa concesión, que por mucho tiempo ejerció descaradamente el contrabando en todo el río Putumayo, le ha puesto término

el mismo gobierno federal, restableciendo así la normalidad del tráfico comercial en una región sobre la que nuestra soberanía está expedita.

La frontera brasilera ó línea divisoria dista de la boca del río cerca de 480 millas. Santa Clara es el límite del dominio del Brasil en la margen izquierda. La línea divisoria de aquí para abajo, sigue por medio río hasta la boca del Cotuhé, quedando por parte del Perú la isla "28 de Julio".

El abandono en que por mucho tiempo permaneció esa comarca, ha alentado las malas pasiones de ciertos individuos, que no se conforman hoy con la implantación de autoridades nacionales, á las que procuran hostilizar de todos modos. Recientemente, en el mes de Julio proximo pasado, la lancha de guerra "Amazonas", que marchó al Caraparaná en comisión del servicio, fué objeto de un atentado, que su comandante reprimió debidamente. Preciso se hace, pues, mantener constantemente una guarnición en el Alto Putumayo, para proteger el comercio de esa región, que cada día toma mayor vuelo, y para hacer efectivas en toda élla las leyes de la república.

Para el resguardo de los intereses fiscales funciona en la boca del Cotuhé una aduanilla servida por un Inspector-guarda, destacado de la Aduana central de Iquitos, quien se circunscribe á tomar nota de la cantidad de jebe y de caucho que sale del Putumayo con destino á Iquitos, donde paga el impuesto.

Hasta ahora poco las autoridades fiscales brasileñas de la frontera en Tabatinga y Mesa de Rentas de Capacete, prohibían la entrada de naves y mercaderías peruanas á la región nacional del Putumayo, aduciendo, como razón de tal proceder, la necesidad de evitar el contrabando que, dicen, se practicaba por esa región, cosa que, aún cuando hubiese sido cierta, de ningún modo cohonestaba su actitud violatoria de nuestros derechos.

Dichas autoridades se permitían cobrar impuestos de tránsito á las mercaderías destinadas al Putumayo peruano, cosa perentoriamente prohibida por el tratado de comercio y navegación, á cuyo amparo se formularon diversas reclamaciones de análogos procedimientos de las Aduanas de Manaos y de otros lugares. Además, va-

liéndose de los más fútiles pretextos, se permitían algunas veces obligar á las embarcaciones peruanas á cambiar de bandera.

Tal estado de cosas dió margen á que, en años anteriores, el capitán de la lancha nacional "Sahorá," penetrase á viva fuerza al referido río, protestando contra la imposición referida y reclamando del procedimiento por ante el ex-Ministro en Río Janeiro Dr. Seoane, quien alcanzó del Gobierno del Brasil que se notificase á las autoridades políticas y fiscales del Estado de Amazonas, se abstuvieran de impedir la libre entrada de embarcaciones que enarbolasen la bandera peruana, pues estaba perfectamente delimitada esa zona y el Perú tenía su derecho expedito para navegar el Putumayo, siendo como era río nacional á partir de la desembocadura del Cotuhé.

Débese al actual Gobierno haber logrado que el Brasil reconozca, una vez por todas, el derecho que nos asiste y dictado las órdenes convenientes para reprimir los abusos de los funcionarios subalternos de la frontera. Hoy nuestras naves salen de Iquitos despachadas directamente al Putumayo y mantienen en este río un tráfico constante.

CONCLUSIONES

Aunque de derecho el Brasil no tiene—y así lo ha reconocido—jurisdicción alguna en los territorios situados al sur del 7º de latitud, de hecho extiende á ellos su autoridad como si formaran parte integrante de su propia nacionalidad.

Así, no solo se limita á cobrar los impuestos fiscales á las gomas de esa región que se exportan por Manaos, considerándolas para este efecto como producto nacional, sino que hace efectivas en casi todos ellos, las diversas contribuciones estaduales y municipales vigentes en el Estado de Amazonas.

Periódicamente, empleados fiscales dependientes del Municipio de San Felipe, en el Juruá, ó del de Labrea, en el Purús, surcan á bordo de los vapores cobrando dichas contribuciones, que son sin reparo satisfechas por los ciudadanos brasileros; no así por los peruanos.

Son muchos los casos en que nuestros compatriotas se han negado á reconocer la intromisión de esos empleados, ya sea en la

percepción de impuestos ilegales, ya en la competencia para juzgar y conocer de asuntos sobre los cuales sólo está expedita la acción de los tribunales de la República.

La solución que tuvieron los graves acontecimientos del Breu, en 1897, es la demostración palmaria de que, en el terreno de los hechos y cuando de dirimir se trata cuestión en que la justicia y el derecho están de parte de hombres resueltos á sostenerlos; nuestros vecinos hidalgamente los reconocen, cejando en el temerario empeño de avasallarlos.

En Nuevo Iquitos (Alto Juruá) es nula, completamente nula, la acción oficial brasilera. Allí sólo impera el elemento peruano. Fomentarlo á todo evento es obligación imperiosa, porque allí se encierra el germen reivindicador que ha de operar, aunque sea lentamente, la transformación política de esa comarca.

* * *

Otro de los actos depredatorios del Brasil es la concesión y amparo de los terrenos de jebales, poseídos casi totalmente por sus nacionales; concesiones que se han otorgado sin reserva alguna y como si los ríos y quebradas que en ellos se mencionan, hubieran de pertenecer *per semper* á la inexcrupulosa nación que tan pródiga se ha mostrado en otorgarlas.

Los peruanos hemos sido imprevisores por demás, porque no hemos tenido el cuidado de solicitar concesiones análogas de nuestro respectivo gobierno, consintiendo así y acatando en cierto modo la validez de tales títulos, que nos despojan arbitrariamente de lo que nos pertenece.

Piensa el que habla que estas concesiones deben ser respetadas por las autoridades que se constituyan en esos territorios, fijándose un plazo para que todos los favorecidos con semejantes títulos los registren debidamente. Trascurrido dicho plazo, sólo serán válidos los que se expidan por el gobierno peruano, de conformidad con la ley de la materia.

Esta es la única manera de no excitar contra nosotros la animadversión de la población brasilera del territorio que nos ocupa, que, tratándose del paso de dominio, se siente alarmada, por figu-

rarse que, con semejante hecho, habrían de lastimarse sus intereses. Por esto, la primera cualidad que debe adornar al funcionario revestido del mando superior de ese territorio, debe ser la sagacidad, para conciliar el interés supremo de la patria, empeñada en la conservación de esas montañas, con los intereses particulares de sus moradores. Este es un punto importante sobre el que conviene fijar la atención.

***

El más importante de los actos jurisdiccionales del Brasil, el más vejatorio para nuestra dignidad de nación autónoma y el que más poderosamente ha lesionado y lesiona el comercio peruano de la zona limótrofe, es la prohibición del libre uso de nuestra bandera en la navegación de los ríos Juruá, Jutahy y Purús, prohibición que nada justifica y que choca abiertamente contra el espíritu y la letra de tratados vigentes.

Formalizados los tratados de límites con Bolivia, el Brasil ha declarado á los plenipotenciarios peruanos, que, cuando nuestro país haya fijado sus límites naturales con aquella, entonces será la oportunidad de tratar aquel asunto con el Gobierno de Rio Janeiro; y el ex-Ministro de Relaciones Exteriores general Cerqueira, expresó al finado Dr. Rosas, que el Brasil había creido de buena fé que el alto Juruá y el alto Purús eran bolivianos, pues, de otro modo, no se explicaban cómo el Perú, que ajustó un pacto de límites con el Imperío en la zona del Yapurá y el Yavarí, no lo completó con la delimitación de aquellos territorios.

Tal excusa es inadmisible, por cuanto en el tratado de límites ajustado con el Brasil por Bolivia, tácitamente reconoció aquél que el territorio que ambos países se repartían era de la pertenencia del Perú, ó que éste tenía derechos que alegar sobre él. Por consiguiente, nuestra reclamación era procedente y debió ser atendida por la Cancillería brasilera. Por otro lado, cuando la comisión peruano-brasilera concluyó la demarcación de las nacientes del Yavarí á la confluencia del Apáporis con el Yapurá, nuestro Ministro de Relaciones Exteriores señor Riva-Agüero invitó al Plenipotenciario del Brasil, señor Pereira Leal, para provocar un acuerdo con el Gobierno

de Bolivia, á fin de determinar de un modo definitivo los límites de los tres países en la línea Yavarí-Madera.

El incentivo despertado por la creciente prosperidad de esos ríos, influye seguramente en el ánimo del gobierno brasilero para retardar, por lo menos, el arreglo de la cuestión límites con el Perú. No de otro modo puede interpretarse la oposición que mantiene al tráfico libre de nuestra bandera en los citados ríos y en los afluentes de la margen derecha del Yavarí, apesar de las estipulaciones del tratado de comercio y navegación Seoane—Chermont de 1891, que en su artículo 1º dice textualmente: "La navegación de los ríos comunes al Perú y al Brasil *y la del Yavarí y sus afluentes*, es libre para las embarcaciones peruanas y brasileras, quedando sujetas á los reglamentos establecidos ó que se establecieren en ambos países".

Esta estipulación es, indudablemente, clara y explícita; mas no habiéndose concertado con el Brasil cuáles son esos ríos que se consideran comunes,—es como letra muerta que no favorece en nada nuestro comercio.

Es sabido que en toda la región limítrofe con el Brasil, se encuentran dedicados á la explotación de la goma elástica miles de peruanos, que, aviados en parte por el comercio de Iquitos, no pueden extraer por esas vías fluviales los productos que colectan, sin que la administración fiscal del Estado de Amazonas, exija al extractor los impuestos que gravan ese artículo, los cuales ascienden al 23°/₀ del valor que, oficialmente, se da á la goma.

Y no es esto precisamente lo peor, pues de tal abandono se han originado males inmensos y sacrificios dolorosos para el patriotismo.

El comercio, no pudiendo permanecer estacionario, en vista del incremento cada día mayor de aquellas regiones, se ha visto en la dura necesidad de desnacionalizar sus naves, enarbolando la bandera brasilera, única para la que está reservado el tráfico en los afluentes del Amazonas. Son muchos los armadores y caucheros peruanos que han tomado tal partido, así como son muchos los que, establecidos con su personal en los ríos limítrofes, reducidos á

la condición de extranjeros en su propia patria, necesitan permiso de las autoridades brasileras para vivir y trabajar.

Miles de millares de arrobas de goma elástica en sus diversas manifestaciones, salen de esas montañas y pagan sus derechos al Brasil, con notable detrimento del fisco peruano, y si á esto agregamos las gruesas sumas de dinero que por la expedición de títulos de propiedad percibe el Estado de Amazonas y las que por derechos de importación recauda el Tesoro Federal, tendremos una idea aproximada de lo que significa para el Perú no hallarse en tranquila posesión de los territorios que legítimamente le pertenecen.

Tal estado de cosas no ha podido menos de llamar naturalmente la atención del Supremo Gobierno, quien, en diversas ocasiones, dió instrucciones á nuestra Legación en Rio Janeiro, para obtener de la Cancillería brasilera medidas eficaces que asegurasen á nuestra bandera la libertad de tráfico á que tiene derecho por tratados vigentes.

Mas el criterio del Gobierno Federal se ha mantenido siempre opuesto á permitir tal cosa, y, hoy por hoy, nuestra bandera no tiene acceso ni en el Juruá, ni en el Purús, ni en el Jutahy, ni en los afluentes brasileros del Yavarí.

El asunto es más complejo de lo que ha sido generalmente apreciado, porque hay que distinguir entre el ingreso de la bandera peruana al Alto ó al Bajo Juruá y Purús, conforme á la procedencia de la embarcación. Si el buque zarpara de un puerto peruano debería entrar libremente en toda la extensión de ambos ríos y únicamente á la parte alta, de zarpar de un puerto brasilero, por cuanto el comercio de cabotaje está reservado por el Brasil sólo á su propia bandera.

Pero en seguida aparece la siguiente duda que entraba el ejercicio de nuestro derecho: no estando fijado el límite de lo que se denominan Alto y Bajo Juruá ó Alto y Bajo Purús, ¿qué es lo que serviría de base para que las autoridades de los Estados de Amazonas y el Pará, consintieran la navegación de embarcaciones peruanas?

Sólo mediante una inteligencia al respecto—entretanto se delimita el territorio en litigio—podría la bandera nacional tener acceso á la parte alta de esos ríos cuando procediera de puerto pe-

ruano, porque hoy, desde que el Brasil, de hecho, fiscaliza la entrada y salida de tales afluentes, percibiendo todas las rentas, no permitiría el pase por aguas suyas de mercaderías que no hubiesen pagado derechos á sus aduanas, y aduciría, además, la ley de cabotaje, para impedir la prosecución del viaje, como ha sucedido en diversos casos.

Ante el criterio de la Cancillería brasilera, el Juruá y el Purús no son comunes al Perú y al Brasil para los fines del tratado de comercio y navegación de 1891.

No pretendo, desde luego, estudiar esta cuestión á la luz de la ciencia internacional y conforme con los convenios diplomáticos suscritos al respecto por nuestro Gobierno y el Gabinete de Rio Janeiro.

Sólo deseo señalar los males que embarazan y entraban nuestra expansión comercial en los territorios que nos corresponden é indicar las medidas posibles de adoptar para prevenir daños mayores, echando las bases de una administración nacional.

Creo la medida más conveniente la de confiar exclusivamente á nuestra bandera el comercio de cabotaje fluvial, no por vías de represalias, sino como medio de protejer y fomentar el tráfico de nuestros ríos en provecho de nuestros nacionales, desde que una ley análoga, extensiva al cabotaje marítimo ampara á la bandera brasilera, que, por esta circunstancia, se halla colocada en mejores condiciones que la nuestra.

Es, hasta cierto punto, una anomalía que, mientras una lancha peruana, para navegar en los ríos comunes al Perú y al Brasil, necesita cambiar de bandera y someterse á todas las exigencias y suspicacias de la matrícula brasilera; una embarcación de esta nacionalidad tiene completamente libres todos nuestros ríos interiores. Hoy mismo tenemos dedicados al tráfico comercial del río Ucayali á los vapores brasileros, "Preciada" y "Fritz" con Comandante y la mayor parte de la tripulación brasilera; y hasta el año pasado la lancha "San Martín," estuvo viajando al Alto Marañón y el Huallaga.

Vese, pues, que toda la desventaja está de parte de las embarcaciones nacionales.

Concretándonos al Juruá, nadie puede disputarnos que trafique en él libremente nuestra bandera, y si el Brasil se empeña en cerrarnos la parte baja del río que le pertenece, debemos buscar el medio de obligar á sus barcos que trafican en la parte alta, á someterse á los reglamentos fluviales que se dicten por nuestra parte.

Es loable, desde luego, la honradez con que nuestro Gobierno viene cumpliendo el pacto Seoane-Chermont de 1891; pero con la misma rectitud debería exigir reciprocidad de parte del Brasil, que con fútiles pretextos elude el cumplimiento de aquellos artículos que podrían en algún modo favoreceros; tales, por ejemplo, los referentes á la libre navegación de los ríos que nos son comunes y al funcionamiento de una aduana mixta en Tabatinga, que mate de una vez el contrabando que se practica en el Yavarí.

Por la ligera exposición que precede, se ve la urgencia que hay de proceder activamente al arreglo definitivo de los límites de nuestra región colindante con el Brasil, si no queremos exponernos mañana á mayores y más dolorosas pérdidas. El momento es oportuno; aprovechémoslo, y millares de peruanos esparcidos en esos ríos—extranjeros en su propio país—bendecirán á los hombres que hagan lucir ante ellos el hermoso bicolor, símbolo de la patria.

*
* *

La conveniencia de crear en el paraje más adecuado del Alto Juruá y del Alto Purús una oficina encargada de recaudar los derechos de las gomas que salen al extranjero y de las mercaderías que se introducen al consumo, es algo que no necesita demostrarse, pues se impone al ánimo más desapasionado con abrumadora elocuencia.

La comisión mixta brasilero-boliviana Thaumaturgo-Pando, procedió en 1896 á fijar marcos delimitadores en los puntos en que la línea geodésica que liga el marco del río Madera con el de Yavarí, intercepta las orillas del Acre, Yaco y Purús; no así en el Juruá, donde aún no ha puesto sus plantas ningún boliviano.

Y como Bolivia jamás ha tenido jurisdicción sobre los territorios comprendidos al sur de dicha línea divisoria, que, de hecho y de derecho, geográfica, histórica y etnográficamente, corresponden al Perú; de aquí que la aduanilla de que estamos tratando, deba esta-

blecerse al sur de la referida línea, que podríamos aceptar con cargo de rectificación, porque trabajos hechos en daño nuestro, no ligan á la República; porque ellos se refieren á territorios que han sido, son y serán siempre indisputablemente nacionales, y porque el mismo protocolo Carvalho-Diez de Medina, de 19 de Febrero de 1895, hecho en cumplimiento del tratado de límites de Melgarejo de 27 de Marzo de 1867, que nosotros observamos, y la comisión mixta de 1896, dejaron á salvo nuestros derechos sobre esa zona.

No se puede poner en duda las ventajas que reportaría el país de la explotación de las inmensas riquezas naturales que encierran esas regiones, que incrementarían la renta fiscal con el valor de los derechos de importación y exportación.

Pero la empresa ofrece dificultades por ahora insuperables, dificultades opuestas principalmente por el Brasil ó mejor dicho por el Estado de Amazonas, cuyos intereses están seriamente afectados por el protocolo de la comisión designada para fijar la línea divisoria con Bolivia, pues con ella pierde una de las más productivas regiones y que ha contribuído, más que ninguna otra, al aumento de la producción de la goma elástica, durante los últimos años.

Calcúlase en un 64 % de la producción total ó sean 2.610,950,°° la pérdida que sufrirá anualmente el Amazonas brasilero, con la ejecución del protocolo Magalhaes-Salinas, en el caso de que la línea de límites no comprenda los afluentes del Juruá, y en un 68 % ó sea $ 3.859,680.00, en caso de que los comprenda. Así lo asegura en documentos que han visto la luz pública el señor Thaumaturgo d'Azevedo.

En estas condiciones, explícase la porfiada oposición del Gobierno estadual de Amazonas, á que se lleve adelante la ejecución del pacto de límites. Prueba irrefragable de lo que decimos son los escandalosos sucesos del Acre, fomentados abiertamente por el elemento oficial dominante en el Pará y Manaos.

Mas, con todo, creo muy conveniente la implantación de aduanillas en la forma más sencilla posible, con el principal encargo de certificar las guías de exportación, despachar las naves, llevar la estadística de la producción, &. Las aduanillas cobrarían lo que buenamente fuera factible, de conformidad con las instrucciones impar-

das al Gobernador General que establezcamos en aquellos territorios, instrucciones que, á juicio del que habla, deben inspirarse en un alto espíritu patriótico; esto es, que más preferencia debe dedicarse al hecho principal del afianzamiento de la autoridad, que al secundario de los proventos que debe rendir esa región, que los dará con creces cuando aquella se afirme y se la acate sin reparo por propios y extraños.



De todo lo que llevamos expuesto se desprende la necesidad de proceder, cuanto antes, á la definitiva delimitación de nuestra frontera con el Brasil; país con el que confina Loreto por el Noreste, por el Este y por Sureste.

Es de toda conveniencia que el Gobierno trate de afirmar la soberanía de la Nación de una manera práctica, efectiva y perentoria sobre el territorio en litigio, pues salta á la vista que el dominio que, por una causa ú otra, ceda Bolivia al Brasil, está de hecho perdido para el Perú. Se comprende demasiado que por una parte los extranjeros no se han de sentir atraídos hacia un país cuyo territorio está en disputa, y que, por otra parte, los nacionales no se han de inclinar á establecerse en un lugar del que podría expulsarlos mañana una autoridad extraña ó enemiga. Cabe lamentar el estado de desorganización en que por mucho tiempo se han hallado esos territorios, faltos del apoyo moral y material de una autoridad que fuese la represora severa de tales desmanes y ofreciera alguna garantía real á los viajeros que por allá se aventuran, y, más principalmente, á los que fijan allí sus moradas, dedicándose al trabajo.

En esos parajes reina puede decirse una verdadera anarquía, no conociéndose en muchos lugares, otra ley que la del 44, es decir, la del Winchester de este calibre, que es el arma favorita. Los propietarios de shiringales viven en disputas continuas, por la posesión de tales ó cuales estradas, y en rigor, no existe seguridad para vidas ni haciendas, valiendo más el que más puede.

En seguida, débese proceder sin pérdida de tiempo á cubrir con la bandera los puntos extremos del territorio, para salvaguardar la inviolabilidad de la frontera. Es indispensable, sobre todo, ocu-

par con las debidas formalidades la boca del río Moa, en el Juruá, sin que se pierda más tiempo del que ya se ha malgastado; teniéndose presente que, tratándose de territorios casi vírgenes y de indefinidos linderos, rige sobre ellos el derecho del *primi ocupantis.*

Es en mérito de tales consideraciones que Bolivia, en virtud de su tratado de límites con el Brasil, ha tomado posesión de *cuarenta y tres grados cuadrados* de territorios, comprendidos en la confines históricos del Perú, conforme á la real cédula de 1802 y al *uti possidetis* de 1810. Es cierto que la diplomacia peruana formuló las indispensables protestas; pero no es menos cierto que protestas que no pasan de tales, no producen ningún exito.

El Perú debió hacer acto inmediato de soberanía sobre tales te; rritorios desde que tuvo conocimiento de las intenciones de Bolivia- y, para el caso, habría bastado el esclarecimiento de un par de simples comisiones. Pero, en cambio, trascurrieron ocho años sin que procediéramos á tutelar nuestros derechos, haciendo efectivas las protestas, y Bolivia, alentada por tamaña desidia, procedió á establecer su primera colonia militar, que queda á sólo treinta leguas del Cuzco. En esos terrenos se encuentran riquísimos jebales, cuyo producto, por informe del Consulado británico en el Pará, ha ascendido en estos últimos años á cerca de un millón de libras esterlinas!

Cuando pienso en las inmensas riquezas que encieran las montañas que tratan de arrebatarnos, riquezas sanas, cuya explotación deberá enriquecer de capitales y pobladores á la Nación; considero muy poca cosa esa riqueza del guano y del salitre que perdimos con la guerra, primer factor hoy de la prosperidad, del adelanto, y de la fuerza militar de Chile.

*
* *

El territorio tiene, poco más ó menos, la forma de un inmenso triangulo, cuyo vértice está proximamente en Iquitos y cuya base se apoya en los Andes, desde Amazonas al Cuzco, comprendiendo entre sus extremos la dimensión mayor de la República. Racional es guarnecer, ante todo, los contornos de ese triángulo, tanto para protejer los puntos centrales contra cualquier invasión futura, cuanto por la comodidad que tienen los ríos navegables para el estableci-

miento de nuevas poblaciones en valles fértiles, de cultivo fácil y puestos en comunicación con pueblos relativamente adelantados. Es de todo punto necesario, repito—mientras se adoptan medidas definitivas respecto de la organización de esos territorios—mantener una autoridad superior en el paraje más adecuado y mandar, además, á los varaderos del Tamaya y Sepahua, destacamentos de soldados, pues el numeroso tráfico de caucheros, á la par que sostiene en ellos un comercio activo, los convierten en determinada época del año, en puntos de reunión de gran número de gente de todas condiciones.

De modo que para garantir el comercio, guardar el orden y servir de algun respeto á los brasileros que quisieran internarse por ese lado en busca de shiringa, la presencia de estos destacamentos será de suma utilidad.

Igual cosa cabe decir del varadero del Abujao, que conduce al Juruá Miry. Este río está todo poblado por brasileros, que han llevado su temeridad al punto de internarse en las montañas que salen al Ucayali, abriendo estradas y explotando tranquilamente la goma elástica. Han entrado también al Junín y; al Pumaycu! Ya no se trata tan sólo del Juruá, río al fin grande y abierto á todas las ambiciones, sino de sus afluentes, nativos de los cerros del Ucayali.

El camino del varadero del Pacaíllo está todo cruzado por estradas que han abierto brasileros tranquilamente instalados en el Pumaycu y en el Junín.. El paso de esta quebrada hállase interrumpido en largo trecho por los mismos brasileros, que no se han importado de obstruirlo con inumerables troncos de árboles y ramages espesos, procedentes de rozos hechos en las márgenes mismas de la quebrada.

El nombramiento de autoridades en esos ríos se imponía con el carácter de ineludible, pues es el único medio de impedir nuevos avances de esa gente y de contener sus desmanes.

Estas autoridades no hallarán dificultad ninguna para su libre ejercicio, y los mismos ciudadanos brasileros, no tardarán en prestarles su apoyo, convencidas de su necesidad y de los grandes bienes que reportarán con su establecimiento.

Hasta el Ucayali saldrá ganando con esta medida, pues no será más refugio cómodo y seguro de todos los criminales que pasan

á él por cualquier varadero, sin temor á que la justicia les exija cuenta de sus fechorias, como podría citar tantos casos si fuese necesario. Para fortalecer la acción moral y material de la autoridad superior del alto Juruá y fomentar é incrementar el comercio de esa región con el Ucayali, hay que pensar seriamente en la compostura de los varaderos, que hasta hoy permanecen en su primitivo estado de inseguridad y abandono.

Para la adopción de la medida que proponemos, no se nos puede oponer objeciones serias ni por el Brasil ni por Bolivia. No la primera, porque, en virtud del tratado del 67 le ha reconocido á ésta la propiedad del territorio al Sur de la línea que del nacimiento del Yavarí debe encontrar el punto donde se forma el Madera, sobre el cual reconoce no tener el más insignificante derecho; no la segunda, porque habiendo pactado sobre territorios que en el mejor de los casos deben considerarse *sub-litis*, el mismo derecho que ella tiene lo tenemos nosotros para legislar sobre ellos y administrarlos. No hay, pues, ni puede haber temor alguno de complicaciones con ninguno de los países nombrados, para el debido funcionamiento de autoridades capaces de nacionalizar ese territrio.

De este modo se fomentará la creación de un nuevo centro comercial como Iquitos, que puede desarrollarse libremente en breve tiempo, y se amparará con sólo la presencia de la administración peruana vastos territorios que hoy se ven casi abandonados y expuestos á perderse irremisiblemente.

Propongo para asiento de la futura autoridad en el río Juruá la línea del Moa, por razones fáciles de comprender.

En primer lugar, la boca del río Moa queda bastante próxima á la del Gregorio, abajo de la que pasa nuestra legítima línea fronteriza con el Brasil. Esta faja, comprendida entre los citados ríos, es lo suficientemente grande para responder por cualquier reclamo que pudiera suscitarse al hacerse la demarcación.

Tiene, además, el Moa la gran ventaja de su comunicación con el Ucayali por el Utuquinía y por el Breguez y Abujao, vías naturales que permitirán mantener comunicación constante con la autoridad superior de Iquitos, recibiendo, en caso dado, de este puerto, los auxilios que se demandase.

Agregaremos que, como es consiguiente, cuanto más al Norte se coloque nuestra frontera, mayores tienen que ser los beneficios' que se obtengan, por la mayor extensión de territorio explotable que caería dentro de la jurisdicción peruana

No llevo mi optimismo hasta el punto de figurarme que tales actcs, practicados en guarda de nuestros derechos y el de los bien entendidos intereses del país, habrían de ser recibidos con júbilo por los moradores de esa región, porque, éstos, perteneciendo en su gran mayoría á las clases más ínfimas de la nacionalidad brasilera, están persuadidos de que sólo el Brasil debe continuar imperando alli como hasta hoy.

Es preciso haber vivido un tiempo en el medio social en que actuán estos individuos, para apreciar la ninguna fuerza de su razonamiento. Es claro que si se les diera á escojer, preferirían, como es natural, ver á su patria dueña y segura del territorio que ventajosamente explota hace ya tantos años. Pero la cuestión no es esta' Si, como todo parece indicarlo, se lleva adelante el desastroso pacto de límites entre el Brasil y Bolivia, la mayor parte del Alto Juruá y del Alto Purús deja de pertenecer de hecho y de derecho al primero de estos países, y si nos fuera posible obtener la línea de límites á que se refiere el tratado de 1851, nuestra frontera avanzaría algunos grados al Norte, En cualquiera de estos dos casos, el territorio en cuestión, en fecha más ó menos cercana, tiene que ser considerado como extranjero por nuestra poderosa vecina, aunque ello mortifique la ambición de los políticos de Manáos y el Pará y hiera los sentimientos de la masa ciudadana que habita esas montañas.

Lo que conviene es tratar de recuperar el tiempo perdido.

Sobre todas las razones que quedan expuestas, hay una de simple centido común que nos compele á proceder sin demora en la forma indicada.

Esta es, que más cerca estaremos de llegar á un arreglo definitivo cuando se nos vea instalados en cualquier parte del territorio en litigio, con autoridades establecidas, que continuando, como hasta ahora poco, sin sombra alguna de dominio efectivo en esa zona.

Aquí es del caso manifestar que pesando en el ánimo del entusiasta Prefecto de Loreto, Sr. coronel Portillo, las razones expuestas, ha

procedido á cautelar nuestros intereses en la línea del Jurúa y Purús, enviando guarniciones y nombrando comisarios que representen su autoridad. La Comisaría del Juruá funcionará por de pronto en el Amuenya, ó fin de protejer el paso de los caucheros del Ucayali, que mantienen un tráfico constante por esa vía, y la del Purús debe haber fijado su asiento en Santa Rosa ó el Catay, puntos á donde llegan en invierno los vapores del Brasil y que no distan mucho del varadero del Sepahua, cuyo paso debe procurarse tener siempre expedito para la libre comunicación con Iquitos.

Se estima en cien mil soles el gasto que demandaría la ejecución de las obras requeridas en los varaderos del Juruá, del Purús y del Manu, así como en los del Napo y Putumayo, que tienen el carácter de inaplazables.

***

Hállase sometida á la ilustrada deliberación de las Cámaras Legislativas de la República, un proyecto de nueva demarcación política, maduramente estudiado por la Sociedad Geográfica. En dicho proyecto, que tarda ya en convertirse en hecho positivo, se divide la parte despoblada del país ó sea la región oriental, en cinco gobernaciones, delegaciones ó territorios, en donde la autoridad superior, "con mayor suma de atribuciones y de facultades que las mismas tienen en la zona occidental y con una organización apropiada en lo judicial, pueda propender al adelanto de su territorio por la inmigración prudentemente estimulada, y reglamentar la explotación de los productos naturales de la montaña, sometidos hoy á la inconsiderada ambición del lucro inmediato, que destruye por completo la valiosa existencia que tenemos de las gomas; que estudie, en fin el territorio de su cargo y establezca en él, las garantías y seguridades de que carecen esas apartadas zonas."

El docto Presidente de esta ilustre Corporación, á quien pertenecen las palabras trascritas, ha comprendido perfectamente las necesidades reales de nuestra extensa región oriental, que, en verdad, no puede ser gobernada como la occidental, de la que difiere sustancialmente.

Las montañas regadas por el Juruá, el Purús y sus numerosos

afluentes, según el proyecto citado, constituirán parte del cuarto territorio, al que se da una extensión inconmensurable, pues comprenderá los ríos Juruá, Purús, Acre, Madre de Dios y Madera, sin fijarse el asiento de la capital, probablemente porque en todo este vasto circuíto no existe, á juicio de la comisión, pueblo alguno digno de semejante honor.

Fuertes razones existen para abogar calurosamente porque la demarcación propuesta por la Sociedad Geográfica sea adoptada por el H. Congreso, como uno de los factores más importantes para fomentar el progreso de nuestra región oriental; haciendo, eso sí, en ella algunas modificaciones, de las que la principal sería, á nuestro parecer, la división, en dos, del Cuarto Territorio: uno que comprendería el Alto Juruá y el Alto Purus, y otro que abarcaría el Acre, el Madre de Dios y la ribera izquierda del río Madera.

Capital del primero debería ser, por más de un motivo, "*Nuevo Iquitos*," que en población, en riqueza y en recursos de todo género, es superior á Masisea, propuesto para capital del territorio del Ucayali; y del segundo, algún paraje adecuado del Madre de Dios.

* * *

Si el Perú desea que se formen empresas gomeras y que se pueblen cuanto antes con elementos peruanos esos centros, debe procurar un arreglo amigable con Bolivia, aún cuando sólo sea de carácter preliminar ó transitorio, hasta tanto se concluya un acuerdo definitivo sobre las cuestiones de límites pendientes, porque de este modo le quitamos al Brasil el fútil fundamento de sus exagerados escrúpulos para mirarnos como colindantes suyos en esa parte del territorio

Débese, en seguida, introducir en la ley sobre terrenos de montaña las modificaciones señaladas por la experiencia. La que actualmente rige es muy restringida, pues, entre otras gravámenes onerosos, solo permite la adquisición de dos mil hectáreas de terrenos, corriendo á cada paso el concesionario el peligro de perder el depósito y de vivir en constante incertidumbre, pues el Gobierno se reserva,

por diversos motivos, la facultad de quitar los terrenos y de canjearlos por otros.

En estas condiciones no puede prosperar la industria gomera en nuestro país, y fomentarla por todos los medios posibles es un deber de nuestros mandatarios, porque la shiringa está llamada á constituir uno de los más importantes factores de la riqueza pública.

Debe absolutamente prohibirse cortar los árboles de jebe bajo ningún pretexto, haciendo responsables á los que obtengan concesiones de terrenos para abrir estradas, de la conservación de los shiringales. La ley brasilera es, en este punto, la base de la inmensa riqueza y prosperidad del norte del Brasil en pocos años.

He aquí las principales disposiciones vigentes en el Estado de Amazonas sobre este importante ramo:

El servicio de venta, revalidación y legitimación de tierras públicas, se halla á cargo de una dirección especial dependiente del departamento de Industria. Esta dirección entiende en lo relativo á inmigración, colonización, minas, agricultura, navegación, comercio, catequización y civilización de los indios.

Las tierras llamadas *devolutas*, es decir, aquellas no destinadas á ningún uso público, ni pertenecientes á dominio particular por título legítimo, sólo se pueden adquirir por compra en las formas establecidas por el gobierno. Para este efecto, las tierras se clasifican en lotes urbanos y rurales, variando el precio de unos y otros. Los lotes destinados á la industria pastoril no pueden tener más de 12 kilómetros de frente por otros tantos de fondo y los destinados á la industria extractiva, 10 kilómetros de frente por 10 de fondo.

Los pedidos de adjudicación se hacen al jefe del departamento de Industria del Estado, y en ellos debe especificarse la Subprefectura ó Municipio en que está situado el lote, su extensión probable, límites naturales ó artificiales conocidos más próximos, nombre de la localidad, aplicación que se le pretende dar y forma de pago.

En vista del pedido, la Dirección de Tierras manda fijar avisos en el Diario Oficial por espacio de dos á cuatro meses, conforme á la distancia que se halla el terreno, los mismos que se fijan, además, en la capital del Municipio á que pertenece.

Si terminado el plazo, no se presenta ningún reclamo, se expide

al peticionario el respectivo título provisional, previo pago de los correspondientes derechos. Solamente después de haber el comprador recibido el título provisional, puede tomar posesión del lote y practicar en él cualquier acto de dominio. No puede, sin embargo, enajenarlo ó hipotecarlo en todo ó en parte, sin poseer el título definitivo, bajo pena de perder el lote.

Para entrar en posesión de título definitivo, debe el concesionario pedir la medición y demarcación del respectivo lote, dentro del plazo determinado en el término de concesión, perdiendo, en caso contrario, lo adquirido.

Las tierras pretendidas por más de una persona se adjudican en subasta pública. Es prohibido vender á un solo individuo más de un lote para agricultura. otro para industria extractiva y otro para industria pastoril.

Es, asi mismo, prohibido vender á la misma firma comercial ó industrial, más de un lote por cada industria; y no pueden los socios en sus nombres particulares adquirir ningún lote que haya sido ya adquirido por la firma.

Las mediciones se hacen bajo la dirección y vigilancia de un ingeniero ó agrimensor competentemente autorizado por el departamento de Industria.

En la medición se observan las mismas formalidades que en la simple adjudicación, esto es la publicación de avisos en el Diario Oficial y en los lugares públicos de las respectivas Intendencias y Municipios.

Entre nosotros podría dictarse una disposición análoga, de manera de facilitar la adquisición perpetua de los gomales, ya sea por una cantidad fija por estrada, calculada por el rendimiento anual de un árbol, ya mediante una cuota periódica, proporcionalmente equivalente al precio fijado á aquella.

En el Brasil un shiringal paga, independientemente de la patente industrial por derecho de barracón, dos mil reis (un sol) por estrada.

Con el debido cuidado, un árbol sigue produciendo sin interrupción hasta los 40 años y quizá hasta los 50 ó 60.

La producción de la goma varía mucho, así como su precio en

el mercado; pero, por lo general, se calcula que un árbol sano debe producir una renta de 30 ó 40 soles al año.

Por consiguiente, cada estrada compuesta de cien palos, produce, término medio, de tres á cuatro mil soles al año.

Tratándose de los shiringales poseídos y explotados en el territorio en litigio, ya hemos manifestado que deben reputarse válidos los títulos adquiridos de conformidad con las leyes brasileras, únicas que han imperado hasta la fecha en esa región; medida que, á la vez que se inspira en un levantado espíritu de justicia, nos atraería las simpatías de cuantos, de otro modo, serían nuestros primeros y más tenaces enemigos.

Los brasileros saben bien que ellos saldrían ganando con el libre funcionamiento de la Administración peruana en esa zona, pues que la vida se abarataría en un cincuenta por ciento, por la notable diferencia del arancel que rige en la Aduana de Iquitos, extensivo desde luego á la que allá se creara—y el que se cobra en las aduanas de Manaos y el Pará, así en los derechos de importación como en los de exportación. Tan grande es esta diferencia, que las mercaderías que los comerciantes peruanos llevan al Alto Juruá, con toda clase de riesgos y trabajos, por el Abujao ó el Tamaya, se vende á menor precio que las de igual calidad que conducen directamente los vapores.

A más de un comerciante brasilero, dueño de numeroso personal, le he oído lamentarse de que estos varaderos no tengan más facilidades, para llevar por allí sus aviamientos, comprados en Iquitos.

*
* *

Sobre contratos y prestación de servicios de los peones caucheros, hay mucho que decir y mucho que hacer, para corregir inveterados abusos y reintegrar en su libertad al trabajador, amparando y conciliando, al mismo tiempo, los derechos del patrón y los intereses legítimos de la industria.

Los casos de huída de gente son muy frecuentes.

Tal hecho revela un hondo síntoma de malestar en las relaciones del patrón y sus aviados, y merece ser estudiado con detenimiento, porque directamente influye en la mayor ó menor ganancia que

aquél tiene derecho á esperar; se le hace faltar á sus compromisos comerciales, y se resiente el crédito, base principal sobre la que están fundadas casi todas las empresas caucheras, grandes ó chicas.

Pero si este mal ha de reprimirse por la autoridad competente, la misma está en el deber de investigar las causas que la motivan, que, en la generalidad de los casos, proviene de la inescrupulosidad ó poca conciencia del patrón, quien explota en todas formas al desgraciado cauchero, su deudor: en el precio y calidad de las mercaderías que le suministra; en el peso y precio del producto; hasta—se han dado casos—en la alteración de la cuenta que sólo él maneja á su antojo.

De aquí que un peón que se dirige al caucho, no sabe cuándo volverá, y hay quien se va por uno ó dos años y regresa á los seis ú ocho, como he visto á varios que volvían al Ucayali, sin camisa que mudar, y por toda provisión de víveres, una poca fariña podrida que los animales inmundos repugnarían comer.

Si no temiera cansar la atención del público que me escucha, trataría el asunto con la extensión que merece y conforme con los abundantes datos que poseo; pero aquí sólo debo señalar el mal y sus causas, indicando el medio de hacerlas cesar.

Uno que creo produciría algún beneficio á patrones y peones, sería el siguiente: todos los individuos que regresen del caucho por las varaderos, deberán salir provistos de una constancia del dueño del lugar en que han trabajado, visada por la autoridad más próxima. Esta constancia les serviría de pasaporte para traficar libremente, evitándose, así, que las vuelvan á tomar y los lleven de nuevo á la montaña, creyéndolos prófugos.

Esta medida puede, desde luego, implantarse, facultándose al Subprefecto del Ucayali á ponerse de acuerdo al respecto con el Gobernador de "Nuevo Iquitos."

*
* *

El servicio de la comunicación postal debe merecer también alguna atención, por los grandes bienes que el comercio y la sociedad

en general reportan de este importante ramo. Cuando menos, debe crearse una receptoría en San Lorenzo (Varadero del Tamaya) que daría con creces lo suficiente para su sostenimiento; otra en la boca del Sepahua y otra en la del Mishahua, las que pueden ser atendidas *ad honórem* por las muchas personas capaces de servir ese puesto.

En toda la montaña limítrofe con el Brasil gira un número considerable de cartas sin franqueo; con la creación de las receptorías que propongo, se obtendría un pequeño ingreso y, sobre todo, se prestigiaría la Administración que allí fundáramos.

* * *

Por ley del congreso el territorio de la montaña ha sido dividido en tres Prefecturas apostólicas para favorecer la conversión de los infieles. La idea es digna de aplauso y merece ser protejida por todas las personas que lamentan el estado de salvajismo de millares de seres, perdidos para el progreso de esa zona. Soy el más entusiasta justipreciador de los méritos y esfuerzos de los valerosos misioneros que han acometido tan ardua empresa; pero, desgraciadamente, poco espero de ella, pues estoy convencido de que la catequización evangélica es ineficaz y nula en sus resultados, como lo prueba la experiencia.

El indio es refractario á la civilización y no es, ciertamente, con oraciones como lo haremos entrar en el carril de la vida moderna. Los caucheros son más prácticos, y, descartando las demasías con que muchos han manchado su obra, hay que reconocer que, sin ellos, aún estarían poblados de infieles ricas comarcas abiertas hoy á los beneficios de la industria y el comercio.

Mas, si en orden á la catequización de los indios, han sido casi nulos los esfuerzos de los misioneros, no cabe decir lo mismo en cuanto á los resultados obtenidos en sus diferentes exploraciones á los territorios confinantes de Mainas y Quijos y á los de los Charcas y los Mojos.

Los padres de Ocopa recorrieron el Pachitea, el Huallaga, el

Ucayali, el Morona, el Pastaza, el Tigre, el Bobonaza y otras muchísimos ríos. Levantaron cartas de ellos y en todo tiempo dieron muestras de su celo evangélico y de verdadero espíritu civilizador. Sus notables trabajos movieron á la Metrópoli á anexar al Perú los territorios de Mainas, entregándolos al servicio de los religiosos de Ocopa.

La orden franciscana se hizo notar siempre por su abnegación y fervor entre esos valerosos soldados de Cristo, y los nombres de los padres Sobreviela, Girbal, Dueñas, Plaza, Cuestas, Sala, &. deben ser recordados con gratitud.

***

Mucho se ha hecho por la actual progresista administración del Excmo. señor Romaña por la conservación y resguardo de nuestra extensísima frontera septentrional y oriental, abierta hasta ahora poco á los avances sistemáticos de los paises vecinos; pero aún falta no poco para ponerla enteramente á cubierto de cualquier atropello.

Hoy por hoy contamos con los siguientes puestos militares ó Comisarías:

En Puerto Meléndez, al pié del Pongo de Manseriche, en el Alto Marañón, indispensable para vigilar los ríos Santiago, Morona y Pastaza, é impedir nuevas irrupciones de los indios infieles que, en distintas ocasiones, han arrasado lugares florecientes.

Los ataques han dado por resultado matar á los antiguos pobladores civilizados ó alejarlos por el terror; siendo la consecuencia que poblaciones primitivas que antes existieron, han desaparecido por completo; y en vez de los pueblos que se levantaban en esa parte de la montaña, hoy no se encuentra ni vestigios de ellas, porque la lozana vegetación ha borrado las huellas de lo que fué civilización y trabajo.

Los restos únicos de algunas partidas pobladas que se conservan, tienen por habitantes á personas que viven en contínua zozobra y temor, intranquilas, por lo mismo, para contraerse á las faenas del trabajo, y en abandono esa zona territorial en que la naturaleza hace gala de fecundidad por la rica importancia de sus tie-

rras y por los tesoros auríferos que arrastran á sus playas los ríos de aquella región.

Además, de Meléndez arranca el camino que se está construyendo á Huancabamba, y ahí se establecerá la estación telegráfica.

—El local de la Comisaría en el río Napo se encuentra á cien metros de la boca del Aguarico. En el mismo sitio es conveniente que se implante, sin más tardanza, la aduanilla que debe recaudar los derechos á las gomas que bajan de la parte superior del Napo.

La comisaría del Putumayo se halla establacida en el vértice formado por la margen derecha del Cotuhé y la de aquel, en la misma embocadura de éste último. El terreno alto y onduloso, se halla al abrigo de toda innundación y está perfectamente escojido, pues desde allí se domina todo el curso bajo y superior del Putumayo, que pasa por este sitio en una sola masa, sin que isla alguna lo divida en dos ó más brazos, como sucede en casi toda la extensión del río.

La perspectiva que presenta es agradable. Situada la casa en regular altura, tiene á su izquierda el marco de límites con el Brasil, colocado allí el 26 de Julio de 1873 por la Comisión mixta de límites

El comisario actual se ha cuidado de hacer abrir chácaras, disponiendo ya de una hectárea cuadrada de buen terreno listo para el sembrío. En poco tiempo más se hallará en floreciente estado y se podrá decir que se encuentra asegurada la vida de la guarnición y empleados que en esos apartados territorios representan la soberanía patria.

Además de esta Comisaría, guarnecida por diez plazas de la columna militar de Loreto, al mando de un oficial; existe una Subcomisaría en el Inga-paraná, la que ha sido creada últimamente en vista del notable incremento que ha tomado el comercio de este río y también para reprimir debidamente los avances y actos delictuosos de algunos malos colombianos que en él residen y en el Caraparaná, con el cual se comunica por medio de un varadero.

—En el Amazonas tenemos la Comisaría de Leticia, cuya juris-

dicción se extiende aguas arriba hasta el pueblo de Loreto, y á toda la extensión del Yavary. Su importancia es evidente.

—Después se cuenta la Comisaría del Juruí, establecida por ahora, en la boca del Amuenya, con veinte hombres de guarnición, además de las Subcomisarías del Juruá Miry y del Breu, servidas ambas por personal competente.

—En el Alto Purús existe la Comisaría instalada en el Catay, que cuenta, igualmente, con una buena dotación de soldados que hacen allí respetar nuestro derecho.

—Tenemos, por fin, la Comisaría del Tambopata, en la frontera con Bolivia, si bien ésta no es de la dependencia del Prefecto de Loreto.

Los servicios que estas Comisarías están destinadas á prestar, deben corresponderse con los que facilitaría una buena flotilla.

Nuestra red fluvial fronteriza cuenta con las siguientes embarcaciones oficiales:

Lancha	"Loreto"
Id.	"Cahuapanas"
Id.	"Urubamba"
Id.	"Amazonas"
Id.	"Iquitos"
Id.	"Pizarro"

Necesitamos, por lo menos, una lancha más como la "Loreto", adquirida recientemente, y dos como la "Pizarro", adquisición que podría facilitarse rematando en pública subasta la "Cahuapanas", la "Amazonas", la "Urubamba" y la "Iquitos", que cuentan largos años de servicio y no responden á las necesidades del gobierno.

* * *

Como medio de favorecer el comercio nacional y alentar una profesión digna del favor público, se debe patrocinar la creación del cuerpo de prácticos, al cual se dará la exclusiva para navegar en el Amazonas peruano y sus afluentes. No veo porqué nuestros inteligentes indígenas no han de tomar en la frontera los vapores que van para

Iquitos, y se ha de seguir postergándolos con clamorosa injusticia. Si no reservamos únicamente á nuestra bandera el comercio fluvial interior, por lo menos, deberíamos reglamentarla en el sentido de que la tripulación de las lanchas ó vapores esté formada, siquiera en la mitad, por personal peruano. Así tendremos marineros, prácticos, maquinistas, etc., todos los que, en un momento dado, prestarían grandes servicios al país por el conocimiento adquirido en la navegación de los ríos.

*
* *

Ya es tiempo de poner término, en nuestras relaciones con las repúblicas vecinas, á un *statu quo* que no respetan y que ha sido mal interpretado por ellas.

De tener razón el Ecuador; de tenerla Bolivia; ¿á qué quedaremos reducidos? Cabría preguntarse asombrados: ¿dónde existió el Virreinato de Lima?

Es de suma urgencia señalar los linderos definitivos de Loreto. Concedamos algo, á fin de salvar lo que aún nos queda de nuestra rica región oriental. Sobre todo, es de absoluta necesidad que nos entendamos con el Brasil, instándolo á concluir las cuestiones que con él tenemos pendientes. Todos los años perdemos varios millones por esa falta de acuerdo, dinero con el que ya habriamos pagado varias veces el rescate de Tacna y Arica y serviría para fomentar lasobras públicas de Loreto.

*
* *

He llegado, señores, al fin de mi disertación. He sido, talvez, por demás difuso y me asiste, por consiguiente, el temor de no haber logrado el objeto que tuve en mira al acometer una tarea superior ciertamente á mis débiles fuerzas.

Con todo, y prescindiendo de detalles quizás insignificantes, vereis en este trabajo, señores, un cuadro exacto de nuestra situación en el vasto territorio oriental, cuyo dominio se nos disputa de una manera temeraria, y la indicación de ciertas medidas que podríamos

adoptar de hecho, siguiendo el ejemplo de nuestras inescrupulosas vecinas las repúblicas del Brasil y Bolivia, que se han repartido los girones de aquél.

El descuido, la ignorancia y la imprevisión han conducido á nuestra patria al extremo en que la vemos, desangrándose por todas las venas de su poderoso organismo, borradas sus fronteras naturales que la historia ha consagrado en la lenta sucesión del tiempo, agitándose por hacer oir su indignada voz de protesta ante la conciencia dormida de quien le debe su existencia política.

Es deber de sus buenos hijos trabajar empeñosamente porque recupere algo siquiera de lo mucho que ha perdido. Esta es misión sagrada, que debemos cumplir sin temores, porque de su buen éxito depende la vida y prosperidad de la nación.

Que los gobiernos que se sucedan sigan el ejemplo que les deja el actual; que el orden y la paz pública se mantengan, como hasta aquí, por todos los hombres verdaderamente patriotas, sin distinción política alguna, y yo aseguro, señores, que la República gozará de días mejores en un porvenir no lejano.



Imprenta y Librería de San Pedro.—28,863.

